Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement

BULLETIN Officiel

Développement durable
Énergie, climat
Prévention des risques
Aménagement, nature
Infrastructures, transports et mer
Aviation civile
Sécurité et circulation routières
Logement

N° 5 - 25 mars 2012

Sommaire thématique

Sommaire chronologique

Liste des textes parus au *Journal officiel*

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Premier ministre
Direction
de l'information
légale
et administrative

DIRECTION
DE L'INFORMATION
LÉGALE
ET ADMINISTRATIVE

26, rue Desaix
75727 Paris Cedex 15

www.dila.premier-ministre.gouv.fr

Sommaire thématique

Pages

Administration générale

Arrêté du 24 janvier 2012 portant modification d'inscription au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État au titre de l'année 2011 — 1

Arrêté n° 2012**-004 du 22 février 2012** portant modification d'inscription au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État au titre de l'année 2011 — 3

Arrêté du 29 février 2012 fixant le tableau d'avancement au grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement au titre de l'année 2012 — 4

Développement durable

Décision n° 2012**-1085 du 22 février 2012** portant modification de la décision n° 2009-1635 du 11 mars 2009 portant nomination des ordonnateurs secondaires — 38

Décision n° 2012**-1088 du 22 février 2012** portant modification de la décision n° 2009-3004 du 4 mai 2009 portant délégation de signature — 39

Décision n° 12**-110 du 7 mars 2012** fixant, au titre de l'année 2012, la composition du jury du concours interne pour le recrutement d'élèves ingénieurs des travaux de la météorologie — 56

Décision n° 12**-111 du 7 mars 2012** fixant au titre de l'année 2012 la composition du jury du concours spécial pour le recrutement d'élèves ingénieur(e)s des travaux de la météorologie — 58

Décision n° 12**-112 du 7 mars 2012** fixant, au titre de l'année 2012, la composition du jury d'un concours interne pour le recrutement de techniciens supérieurs de la météorologie — 60

Prévention des risques

Décision n° BSEI 12-009 du 17 février 2012 relative à l'approbation de guides professionnels pour les opérations de requalification périodique et de contrôle suite à intervention notable d'équipements sous pression — 28

Décision n° AD 2012-03 du 23 février 2012 relative à l'agrément d'artifices de divertissement — 41

Décision n° AD 2011-41 du 23 février 2012 relative à l'agrément d'artifices de divertissement — 44

Décision n° AD 2011-45 du 23 février 2012 relative à l'agrément d'artifices de divertissement — 47

Décision n° AD 2012-05 du 27 février 2012 relative à l'agrément d'artifices de divertissement — 50

Circulaire du 20 février 2012 relative à la gestion des impacts environnementaux et sanitaires d'événements d'origine technologique en situation post-accidentelle — 62

Instruction du 22 février 2012 relative aux thèmes prioritaires d'actions nationales en matière de risques naturels et hydrauliques pour 2012-2013 — 107

Infrastructures, transports et mer

Arrêté du 27 janvier 2012 portant nomination à la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés — 2

Décision du 3 février 2012 relative à la liste des matières pour la formation d'actualisation des connaissances du gestionnaire de transport 12
Décision n° VAL 2012-12 du 15 février 2012 portant délégation de signature du président-directeur général de la RATP au directeur du département valorisation immobilière, achats et logistique 24
Décision n° NUN-12-001 du 20 février 2012 portant délégation de signature du responsable de l'unité études au responsable technique de l'unité études 33
Décision n° VAL 2012-15 du 22 février 2012 portant délégation de pouvoirs du président-directeur général au directeur du département valorisation immobilière, achats et logistique (VAL) 37
Décision du 22 février 2012 portant autorisation d'acquisition de lots de copropriété situés sur la parcelle AJ 85 à Saint-Ouen (93400) au 57 de l'avenue Michelet 40
Délibération du conseil d'administration de la RATP, séance du 17 février 2012 118

Aviation civile

Décision n° 07/CRNA/N/D du 16 janvier 2012 portant nomination des représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail spécial (CHSCT/S) du centre en route de la navigation aérienne Nord (CRNA/N), de la direction des opérations de l'échelon central (DO-EC) et de la sous-direction des ressources humaines (SDRH) de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) 9
Décision n° ENAC-DG 2012-5 du 19 janvier 2012 portant définition des niveaux de prise en compte des besoins de l'École nationale de l'aviation civile en matière de marchés de fournitures et services 11
Décision n° ENAC/DG 12 du 10 février 2012 portant composition nominative du comité technique spécial de l'École nationale de l'aviation civile sur le site de Saint-Auban 20
Décision n° ENAC/DG 13 du 10 février 2012 portant composition nominative du comité technique spécial de l'École nationale de l'aviation civile sur le site de Biscarrosse 21
Décision n° ENAC/DG 14 du 10 février 2012 portant composition nominative du comité technique spécial de l'École nationale de l'aviation civile sur le site de Carcassonne 22
Décision n° 07/CRNA-SE/SA du 17 février 2012 fixant la composition du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail spécial (CHSCT/S) du centre en route de la navigation aérienne Sud-Est (CRNA/SE) (direction générale de l'aviation civile, direction des services de la navigation aérienne) 26
Décision n° 07 DSAC AG du 20 février 2012 fixant la répartition des sièges au comité technique spécial de la direction de la sécurité de l'aviation civile en Antilles-Guyane 30
Décision n° 08 DSAC AG du 20 février 2012 relative à la création du comité technique spécial de la direction de la sécurité de l'aviation civile en Antilles-Guyane 31
Décision du 20 février 2012 portant nomination au conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile 34
Décision n° DSNA/D 12-0038 du 28 février 2012 portant délégation de signature (direction des services de la navigation aérienne) 52
Décision n° ENAC/DG 15 du 1er mars 2012 portant composition nominative du comité technique spécial de l'École nationale de l'aviation civile sur le site de Montpellier 53
Instruction du 21 février 2012 relative aux aéronefs ultralégers motorisés 88

Sécurité et circulation routières

Décision du 2 mars 2012 portant désignation des représentants de l'administration et du personnel au comité technique spécial institué auprès du délégué à la sécurité et à la circulation routières 54

Sommaire chronologique

Pages

16 janvier 2012

Décision n° 07/**CRNA/N/D du 16 janvier 2012** portant nomination des représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail spécial (CHSCT/S) du centre en route de la navigation aérienne Nord (CRNA/N), de la direction des opérations de l'échelon central (DO-EC) et de la sous-direction des ressources humaines (SDRH) de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) 9

19 janvier 2012

Décision n° ENAC-DG 2012-5 du 19 janvier 2012 portant définition des niveaux de prise en compte des besoins de l'École nationale de l'aviation civile en matière de marchés de fournitures et services 11

24 janvier 2012

Arrêté du 24 janvier 2012 portant modification d'inscription au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État au titre de l'année 2011 1

27 janvier 2012

Arrêté du 27 janvier 2012 portant nomination à la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés 2

3 février 2012

Décision du 3 février 2012 relative à la liste des matières pour la formation d'actualisation des connaissances du gestionnaire de transport 12

10 février 2012

Décision n° ENAC/DG 12 du 10 février 2012 portant composition nominative du comité technique spécial de l'École nationale de l'aviation civile sur le site de Saint-Auban 20

Décision n° ENAC/DG 13 du 10 février 2012 portant composition nominative du comité technique spécial de l'École nationale de l'aviation civile sur le site de Biscarrosse 21

Décision n° ENAC/DG 14 du 10 février 2012 portant composition nominative du comité technique spécial de l'École nationale de l'aviation civile sur le site de Carcassonne 22

15 février 2012

Décision n° VAL 2012-12 du 15 février 2012 portant délégation de signature du président-directeur général de la RATP au directeur du département valorisation immobilière, achats et logistique 24

17 février 2012

Décision n° 07/CRNA-SE/SA du 17 février 2012 fixant la composition du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail spécial (CHSCT/S) du centre en route de la navigation aérienne Sud-Est (CRNA/SE) (direction générale de l'aviation civile, direction des services de la navigation aérienne) **26**

Délibération du conseil d'administration de la RATP, séance du 17 février 2012 **118**

20 février 2012

Décision n° 07 DSAC AG du 20 février 2012 fixant la répartition des sièges au comité technique spécial de la direction de la sécurité de l'aviation civile en Antilles-Guyane **30**

Décision n° 08 DSAC AG du 20 février 2012 relative à la création du comité technique spécial de la direction de la sécurité de l'aviation civile en Antilles-Guyane **31**

Décision n° NUN-12-001 du 20 février 2012 portant délégation de signature du responsable de l'unité études au responsable technique de l'unité études **33**

Décision du 20 février 2012 portant nomination au conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile **34**

Circulaire du 20 février 2012 relative à la gestion des impacts environnementaux et sanitaires d'événements d'origine technologique en situation post-accidentelle **62**

21 février 2012

Instruction du 21 février 2012 relative aux aéronefs ultralégers motorisés **88**

22 février 2012

Arrêté n° 2012-004 du 22 février 2012 portant modification d'inscription au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État au titre de l'année 2011 **3**

Décision n° VAL 2012-15 du 22 février 2012 portant délégation de pouvoirs du président-directeur général au directeur du département valorisation immobilière, achats et logistique (VAL) **37**

Décision du 22 février 2012 portant autorisation d'acquisition de lots de copropriété situés sur la parcelle AJ 85 à Saint-Ouen (93400) au 57 de l'avenue Michelet **40**

Décision n° 2012-1085 du 22 février 2012 portant modification de la décision n° 2009-1635 du 11 mars 2009 portant nomination des ordonnateurs secondaires **38**

Décision n° 2012-1088 du 22 février 2012 portant modification de la décision n° 2009-3004 du 4 mai 2009 portant délégation de signature **39**

Instruction du 22 février 2012 relative aux thèmes prioritaires d'actions nationales en matière de risques naturels et hydrauliques pour 2012-2013 **107**

23 février 2012

Décision n° AD 2012-03 du 23 février 2012 relative à l'agrément d'artifices de divertissement **41**

Décision n° AD 2011-41 du 23 février 2012 relative à l'agrément d'artifices de divertissement **44**

Décision n° AD 2011-45 du 23 février 2012 relative à l'agrément d'artifices de divertissement **47**

27 février 2012

Décision n° AD 2012-05 du 27 février 2012 relative à l'agrément d'artifices de divertissement **50**

28 février 2012

Décision n° DSNA/D 12-0038 du 28 février 2012 portant délégation de signature (direction des services de la navigation aérienne) **52**

29 février 2012

Arrêté du 29 février 2012 fixant le tableau d'avancement au grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement au titre de l'année 2012 **4**

1er mars 2012

Décision n° ENAC/DG 15 du 1er mars 2012 portant composition nominative du comité technique spécial de l'École nationale de l'aviation civile sur le site de Montpellier **53**

2 mars 2012

Décision du 2 mars 2012 portant désignation des représentants de l'administration et du personnel au comité technique spécial institué auprès du délégué à la sécurité et à la circulation routières **54**

7 mars 2012

Décision n° 12-110 du 7 mars 2012 fixant, au titre de l'année 2012, la composition du jury du concours interne pour le recrutement d'élèves ingénieurs des travaux de la météorologie **56**
Décision n° 12-111 du 7 mars 2012 fixant au titre de l'année 2012 la composition du jury du concours spécial pour le recrutement d'élèves ingénieur(e)s des travaux de la météorologie **58**
Décision n° 12-112 du 7 mars 2012 fixant, au titre de l'année 2012, la composition du jury d'un concours interne pour le recrutement de techniciens supérieurs de la météorologie **60**

Sommaire des textes parus au Journal officiel

Textes généraux

LOI

LOI n° 2012-347 du 12 mars 2012 relative à l'accès à l'emploi titulaire et à l'amélioration des conditions d'emploi des agents contractuels dans la fonction publique, à la lutte contre les discriminations et portant diverses dispositions relatives à la fonction publique (1) (*Journal officiel* du 13 mars 2012)

LOI n° 2012-354 du 14 mars 2012 de finances rectificative pour 2012 (1) (*Journal officiel* du 15 mars 2012)

Ordonnances

Ordonnance n° 2012-289 du 1er mars 2012 relative à la sûreté de l'aviation civile (*Journal officiel* du 2 mars 2012)

Rapports

Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2012-289 du 1er mars 2012 relative à la sûreté de l'aviation civile (*Journal officiel* du 2 mars 2012)

Décrets

Décret du 1er mars 2012 portant délégation de signature (bureau des cabinets) (*Journal officiel* du 3 mars 2012)

Arrêtés

Arrêté du 23 février 2012 portant modification de l'arrêté du 7 février 2007 relatif aux profils et aux droits unitaires de stockage (*Journal officiel* du 13 mars 2012)

Arrêté du 29 février 2012 portant report de crédits (*Journal officiel* du 1er mars 2012)

Arrêté du 29 février 2012 portant report de crédits (*Journal officiel* du 2 mars 2012)

Administration générale

Arrêtés

Arrêté du 24 février 2012 autorisant au titre de l'année 2012 l'ouverture d'un concours pour le recrutement de directeurs de recherche de 2e classe (*Journal officiel* du 1er mars 2012)

Arrêté du 24 février 2012 autorisant au titre de l'année 2012 l'ouverture d'un concours pour le recrutement de chargés de recherche de 1re classe (*Journal officiel* du 1er mars 2012)

Arrêté du 24 février 2012 autorisant au titre de l'année 2012 l'ouverture d'un concours pour le recrutement de chargés de recherche de 2e classe (*Journal officiel* du 1er mars 2012)

Arrêté du 24 février 2012 autorisant au titre de l'année 2012 l'ouverture d'un concours pour le recrutement de directeurs de recherche de 1re classe (*Journal officiel* du 1er mars 2012)

Arrêté du 27 février 2012 portant nomination du directeur interrégional adjoint de la mer Sud Atlantique (*Journal officiel* du 14 mars 2012)
Arrêté du 28 février 2012 portant nomination (régisseurs de recettes) (*Journal officiel* du 2 mars 2012)
Arrêté du 29 février 2012 fixant au titre de l'année 2012 le nombre de postes offerts au concours interne pour le recrutement de techniciens supérieurs de l'équipement (*Journal officiel* du 8 mars 2012)
Arrêté du 29 février 2012 portant nomination d'un directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement (région Rhône-Alpes) (*Journal officiel* du 13 mars 2012)
Arrêté du 1er mars 2012 fixant au titre de l'année 2012 le nombre de places offertes aux concours pour le recrutement de secrétaires administratifs des administrations de l'Etat (*Journal officiel* du 9 mars 2012)
Arrêté du 2 mars 2012 fixant au titre de l'année 2012 le nombre de places offertes à l'examen professionnel pour le recrutement des techniciens supérieurs de l'équipement (*Journal officiel* du 13 mars 2012)
Arrêté du 2 mars 2012 fixant au titre de l'année 2012 le nombre de places offertes aux concours pour le recrutement de contrôleurs des transports terrestres (*Journal officiel* du 14 mars 2012)
Arrêté du 8 mars 2012 fixant au titre de l'année 2012 le nombre de places offertes à l'examen professionnel pour l'accès au grade de contrôleur divisionnaire des transports terrestres (*Journal officiel* du 15 mars 2012)
Arrêté du 13 mars 2012 portant nomination (administration centrale) (*Journal officiel* du 15 mars 2012)
Arrêté du 13 mars 2012 portant nomination (administration centrale) (*Journal officiel* du 15 mars 2012)

Développement durable

Décrets

Décret n° 2012-332 du 7 mars 2012 relatif aux instances de suivi de la mise en oeuvre de mesures environnementales concernant certaines infrastructures linéaires soumises à étude d'impact (*Journal officiel* du 9 mars 2012)
Décret du 29 février 2012 portant nomination à la Commission nationale du débat public (*Journal officiel* du 2 mars 2012)

Arrêtés

Arrêté du 24 février 2012 autorisant au titre de l'année 2012 l'ouverture d'un concours interne pour le recrutement de techniciens supérieurs de la météorologie (*Journal officiel* du 1er mars 2012)
Arrêté du 29 février 2012 portant nomination à la Commission nationale du débat public (*Journal officiel* du 2 mars 2012)

Energie, climat

Arrêtés

Arrêté du 29 février 2012 autorisant la société E.ON Provence Biomasse à exploiter une installation de production d'électricité (*Journal officiel* du 9 mars 2012)
Arrêté du 29 février 2012 autorisant la société Abengoa Bioenergy Biomasse France à exploiter une installation de production d'électricité (*Journal officiel* du 14 mars 2012)
Arrêté du 29 février 2012 autorisant la société Inova à exploiter une installation de production d'électricité (*Journal officiel* du 14 mars 2012)
Arrêté du 29 février 2012 autorisant la société UPM-Kymmene France à exploiter une installation de production d'électricité (*Journal officiel* du 14 mars 2012)
Arrêté du 29 février 2012 autorisant la société Dalkia Biomasse Atlantique Industrie à exploiter une installation de production d'électricité (*Journal officiel* du 14 mars 2012)
Arrêté du 29 février 2012 autorisant la société Dalkia Biomasse Atlantique Finistère à exploiter une installation de production d'électricité (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Arrêté du 29 février 2012 autorisant la Compagnie de cogénération de la Braye-CCB à exploiter une installation de production d'électricité (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Arrêté du 29 février 2012 autorisant Cogénération Biomasse de Novillars SAS à exploiter une installation de production d'électricité (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Arrêté du 29 février 2012 autorisant Cogénération Biomasse d'Haubourdin SAS à exploiter une installation de production d'électricité (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Arrêté du 29 février 2012 autorisant Cogénération Biomasse de Verdun SAS à exploiter une installation de production d'électricité (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Arrêté du 29 février 2012 autorisant la société Biocéan Energies à exploiter une installation de production d'électricité (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Arrêté du 29 février 2012 autorisant la société Biolacq Energies à exploiter une installation de production d'électricité (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Prévention des risques

Décrets

Décret n° 2012-291 du 29 février 2012 relatif à l'harmonisation des consignes de tri des déchets d'emballages ménagers (*Journal officiel* du 2 mars 2012)

Arrêtés

Arrêté du 24 février 2012 portant nomination au conseil d'administration de l'Office national des forêts (*Journal officiel* du 7 mars 2012)

Arrêté du 24 février 2012 relatif aux conditions d'accréditation des organismes procédant aux mesures de la qualité de l'air intérieur et à l'évaluation des moyens d'aération du bâtiment mentionnés à l'article R. 221-31 du code de l'environnement (*Journal officiel* du 13 mars 2012)

Arrêté du 28 février 2012 portant agrément d'un organisme pour délivrer aux opérateurs les attestations de capacité prévues par l'article R. 543-99 du code de l'environnement (*Journal officiel* du 9 mars 2012)

Arrêté du 29 février 2012 fixant le contenu des registres mentionnés aux articles R. 541-43 et R. 541-46 du code de l'environnement (*Journal officiel* du 9 mars 2012)

Aménagement, nature

Décrets

Décret n° 2012-290 du 29 février 2012 relatif aux documents d'urbanisme et pris pour l'application de l'article 51 de la loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche (*Journal officiel* du 2 mars 2012)

Décret n° 2012-305 du 5 mars 2012 fixant le niveau de performance énergétique globale et les plafonds de prix de revient par mètre carré de surface habitable pris en compte pour le calcul de la réduction d'impôt des logements éligibles à la réduction d'impôt sur le revenu en faveur de l'investissement locatif prévue à l'article 199 septvicies du code général des impôts (*Journal officiel* du 7 mars 2012)

Décret n° 2012-327 du 6 mars 2012 portant création de l'Etablissement public d'aménagement d'Alzette-Belval (*Journal officiel* du 8 mars 2012)

Décret n° 2012-352 du 12 mars 2012 relatif aux emplois de la participation des employeurs à l'effort de construction pris pour l'application de l'article L. 313-3 du code de la construction et de l'habitation (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Décret n° 2012-353 du 12 mars 2012 relatif aux enveloppes minimales et maximales des emplois de la participation des employeurs à l'effort de construction (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Arrêtés

Arrêté du 8 février 2012 modifiant l'arrêté du 15 septembre 2006 relatif au diagnostic de performance énergétique pour les bâtiments existants proposés à la vente en France métropolitaine (*Journal officiel* du 15 mars 2012)

Arrêté du 8 février 2012 modifiant l'arrêté du 3 mai 2007 relatif au diagnostic de performance énergétique pour les bâtiments existants à usage principal d'habitation proposés à la location en France métropolitaine (*Journal officiel* du 15 mars 2012)

Arrêté du 24 février 2012 portant nomination au conseil d'administration de la Société immobilière du département de La Réunion (SIDR) (*Journal officiel* du 13 mars 2012)

Arrêté du 27 février 2012 portant nomination du commissaire du Gouvernement auprès de l'Etablissement public du Marais poitevin (*Journal officiel* du 13 mars 2012)

Arrêté du 27 février 2012 portant nomination du commissaire du Gouvernement auprès de l'Agence de l'eau Loire-Bretagne (*Journal officiel* du 13 mars 2012)

Arrêté du 27 février 2012 portant nomination du commissaire du Gouvernement auprès du groupement d'intérêt public « Seine-Aval » (*Journal officiel* du 13 mars 2012)

Arrêté du 27 février 2012 portant nomination au Comité de bassin Rhin-Meuse (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Arrêté du 27 février 2012 portant nomination au conseil d'administration de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (*Journal officiel* du 15 mars 2012)

Arrêté du 29 février 2012 portant délégation à un préfet de région du pouvoir d'approbation du renouvellement et des modifications de la convention constitutive d'un groupement d'intérêt public (*Journal officiel* du 4 mars 2012)

Arrêté du 2 mars 2012 fixant le contenu du dossier de demande d'agrément prévu à l'article L. 434-3 du code de l'environnement et les statuts types des associations départementales de pêcheurs amateurs aux engins et aux filets sur les eaux du domaine public (*Journal officiel* du 10 mars 2012)

Arrêté du 5 mars 2012 relatif à la réduction d'impôt sur le revenu au titre de l'investissement immobilier locatif prévue à l'article 199 septvicies du code général des impôts, pris en application de l'article 46 AZA octies de l'annexe III à ce code (*Journal officiel* du 7 mars 2012)

Arrêté du 5 mars 2012 relatif à la fermeture de la pêche de l'anguille de moins de 12 centimètres par les pêcheurs professionnels en eau douce dans l'unité de gestion de l'anguille « Loire, côtiers vendéens et Sèvre niortaise » (*Journal officiel* du 11 mars 2012)

Arrêté du 12 mars 2012 relatif à l'échéancier de versement des subventions de l'Union d'économie sociale du logement à l'Agence nationale pour la rénovation urbaine pour la mise en oeuvre du programme national de rénovation urbaine (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Arrêté du 12 mars 2012 relatif à l'échéancier de versement des subventions de l'Union d'économie sociale du logement à l'Agence nationale de l'habitat pour le soutien à l'amélioration du parc privé (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Infrastructures, transports et mer

Décrets

Décret n° 2012-313 du 5 mars 2012 relatif aux obligations des percepteurs de péage, des prestataires et des utilisateurs du service européen de télépéage (*Journal officiel* du 7 mars 2012)

Décret n° 2012-314 du 5 mars 2012 relatif aux modalités de perception du péage pour les véhicules de transport de marchandises par route non munis d'un équipement embarqué d'identification et de perception du péage (*Journal officiel* du 7 mars 2012)

Décret n° 2012-315 du 5 mars 2012 relatif aux modalités de perception du péage pour les véhicules de transport de personnes par route (*Journal officiel* du 7 mars 2012)

Arrêtés

Arrêté du 1er mars 2012 modifiant l'arrêté du 22 février 2011 portant octroi d'une licence d'entreprise ferroviaire (*Journal officiel* du 9 mars 2012)

Aviation civile

Arrêtés

Arrêté du 24 février 2012 modifiant l'arrêté du 22 novembre 2002 relatif aux procédures de certification des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs (JAR 21) (*Journal officiel* du 9 mars 2012)

Arrêté du 24 février 2012 fixant la composition du comité technique de proximité de la direction de la sécurité de l'aviation civile (*Journal officiel* du 9 mars 2012)

Arrêté du 24 février 2012 portant cessation de fonctions (régisseurs d'avances) (*Journal officiel* du 9 mars 2012)

Arrêté du 24 février 2012 relatif au bruit émis par les aéronefs ultralégers motorisés (*Journal officiel* du 10 mars 2012)

Arrêté du 25 février 2012 relatif aux critères et conditions de délivrance des attestations d'aptitude médicale de classe 3 au personnel relevant du ministre de la défense nécessaires pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne générale et à l'organisation des services de médecine aéronautique (*Journal officiel* du 13 mars 2012)

Arrêté du 25 février 2012 modifiant l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes et l'arrêté du 21 mars 2007 relatif aux aéronefs non habités qui évoluent en vue directe de leurs opérateurs (*Journal officiel* du 14 mars 2012)

Arrêté du 5 mars 2012 modifiant l'arrêté du 14 octobre 2011 portant création de comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail à la direction générale de l'aviation civile et à l'Ecole nationale de l'aviation civile (*Journal officiel* du 10 mars 2012)

Arrêté du 5 mars 2012 modifiant l'arrêté du 7 juillet 2011 portant création de comités techniques de réseau, de proximité et spéciaux à la direction générale de l'aviation civile et à l'Ecole nationale de l'aviation civile (*Journal officiel* du 10 mars 2012)

Arrêté du 5 mars 2012 modifiant l'arrêté du 26 novembre 2003 fixant la liste des astreintes mises en place au sein de la direction générale de l'aviation civile, des établissements publics qui en dépendent et du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (*Journal officiel* du 10 mars 2012)

Arrêté du 9 mars 2012 modifiant l'arrêté du 6 décembre 2011 portant délégation de signature (direction générale de l'aviation civile, direction des services de la navigation aérienne) (*Journal officiel* du 15 mars 2012)

Avis

Avis

Avis relatif à la réouverture de certains quotas et/ou sous-quotas de pêche pour l'année 2011-2012 (*Journal officiel* du 4 mars 2012)

Avis relatif à l'agrément de dispositifs de traitement des eaux usées domestiques et fiches techniques correspondantes (*Journal officiel* du 10 mars 2012)

Avis de vacance d'emploi de sous-directeur (*Journal officiel* du 10 mars 2012)

Avis aux opérateurs économiques sur l'obligation de communiquer à l'ANSES les données exigées sur les substances inscrites au plan d'actions triennal d'évaluation des substances chimiques en application du règlement (UE) n° 1907/2006, dit REACH (*Journal officiel* du 15 mars 2012)

Administration générale

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Secrétariat général

Arrêté du 24 janvier 2012 portant modification d'inscription au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État au titre de l'année 2011

NOR : *DEVK1200659A*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

La ministre de l'écologie, du developpement durable, des transports et du logement,

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu le décret n° 2005-631 du 30 mai 2005 modifié et portant statut particulier du corps des ingénieurs des travaux publics de l'État ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 2008 modifiant l'arrêté du 21 décembre 2007 fixant les taux de promotion dans les corps du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire à compter de l'année 2008 ;

Vu l'arrêté du 23 décembre 2010 portant inscription au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État au titre de l'année 2011 (services déconcentrés) ;

Vu l'avis émis par la commission administrative paritaire compétente à l'égard du corps des ingénieurs des travaux publics de l'État du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement en sa séance du 12 décembre 2011,

Arrête :

Article 1er

L'ingénieur des travaux publics de l'État dont le nom suit est retiré du tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État au titre de l'année 2011 :

29. CATELOY (Olivier).

Article 2

L'ingénieur des travaux publics de l'État dont le nom suit est inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État au titre de l'année 2011 :

179. BASSET (Daniel).

Article 3

La directrice des ressources humaines du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 24 janvier 2012.

Pour la ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement
et par délégation :
Le sous-directeur de la modernisation et de la gestion statutaires,
É. SAFFROY

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Arrêté du 27 janvier 2012 portant nomination à la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés

NOR : *TRAT1201350A*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Par arrêté du ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, en date du 27 janvier 2012 :

M. Réginald BABIN, représentant du groupement des autorités responsables de transport, est remplacé par M. Benoît CHAUVIN, responsable du pôle systèmes de transport intelligents du groupement des autorités responsables de transport, en tant que membre respectivement de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés et de la formation restreinte de cette même commission au titre des représentants des associations représentatives des autorités organisatrices des transports.

Mme Céline CHAKAR, chargée de la direction technique du département sûreté de fonctionnement de SIEMENS, est remplacée par M. Pascal GUESDON, directeur de la sécurité de ALSTOM-Transport, comme membre respectivement de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés et de la formation restreinte de cette même commission au titre des personnes qualifiées désignées conjointement par le ministre chargé des transports et par le ministre chargé de la sécurité civile.

Administration générale

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Secrétariat général

Arrêté n° 2012-004 du 22 février 2012 portant modification d'inscription au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État au titre de l'année 2011

NOR : *DEVK1204919A*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu le décret n° 2005-631 du 30 mai 2005 modifié portant statut particulier du corps des ingénieurs des travaux publics de l'État ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 2008 modifiant l'arrêté du 21 décembre 2007 fixant les taux de promotion dans les corps du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire à compter de l'année 2008 ;

Vu l'arrêté du 23 décembre 2010, modifié par l'arrêté du 24 janvier 2012, portant inscription au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État au titre de l'année 2011 ;

Vu l'avis émis par la commission administrative paritaire compétente à l'égard du corps des ingénieurs des travaux publics de l'État du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement en sa séance du 8 février 2012,

Arrête :

Article 1er

L'ingénieur des travaux publics de l'État dont le nom suit est retiré du tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État au titre de l'année 2011 :

131. MOSSER-DUBREU (Sophie).

Article 2

L'ingénieur des travaux publics de l'État dont le nom suit est inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État au titre de l'année 2011 :

30. CAZET (Colette).

Article 3

La directrice des ressources humaines du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 22 février 2012.

Pour la ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement
et par délégation :
Le sous-directeur de la modernisation et de la gestion statutaires,
É. SAFFROY

Administration générale

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Secrétariat général

Arrêté du 29 février 2012 fixant le tableau d'avancement au grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement au titre de l'année 2012

NOR : *DEVK1135317A*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu le décret n° 2005-631 du 30 mai 2005 modifié portant statut particulier du corps des ingénieurs des travaux publics de l'État ;

Vu l'avis émis le 12 décembre 2011 par la commission administrative paritaire n° 19 ;

Vu l'avis conforme de la ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'État, porte-parole du Gouvernement, et du ministre de la fonction publique en date du 30 janvier 2012 fixant les taux de promotion dans les corps du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Arrête :

Article 1er

Sont inscrits, par ordre alphabétique, au tableau d'avancement au titre de l'année 2012 pour le grade d'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État les ingénieurs des travaux publics de l'État dont les noms suivent :

1 AIMÉ (Thierry).
2 APPRIOU (Philippe).
3 ARKI (Fabrice).
4 ARNAUD (Patrice).
5 AVERSENG (Antoine).
6 BAILLARGUET (Sabine).
7 BAILLY (Claude).
8 BARBE-BARRAILH (Marie-Françoise).
9 BASTIDE (Christian).
10 BELLAAMARI (Mohamed).
11 BELZ (Patrice).
12 BERGER (David).
13 BERGER (Patrick).
14 BERNARDIN (Frédéric).
15 BERTRAND (Alain).
16 BEVERINA (Jean-Luc).
17 BIGOT (Joël).
18 BILLON (Virginie).
19 BLONDEL (Nicolas).
20 BORDAGARAY (Thérèse).
21 BOUDAUD (Jean-Roger).

22 BOUQUIER (Cécile).
23 BRIOIST (Jean-Jacques).
24 BRUGER (Vincent).
25 CANAC (Brigitte).
26 CANTE (Catherine).
27 CAPELLE (Christian).
28 CAUMETTE (Marie-Bénédicte).
29 CHABOCHE (Fabrice).
30 CHAMARD (Éric).
31 CHAMBON-MALIGE (Aude).
32 CHARPENTIER (Bruno).
33 CHEVRIER (Marc).
34 CLEMENT-WERNY (Cécile).
35 COLIN (Jean-Michel).
36 COLIN (Jean-Marc).
37 COMMEAUX (François).
38 CORBIC (Yvon).
39 COURTES (Frédéric).
40 COUZELIN (René).
41 CROZE (Benjamin).
42 CURELY (Xavier).
43 DAGES (Frédéric).
44 DALEM (Jean-Marc).
45 DANARADJOU (Krishnaraj).
46 DANIKOWSKI (Jérôme).
47 DANTEC (Gérard).
48 DASSONVILLE (Patrick).
49 DEGOUTTE (Alain).
50 DELAVAL (Emmanuel).
51 DELOUYE (Agnès).
52 DENIAUD (Yann).
53 DENIS (Françoise).
54 DESBONNETS (Annick).
55 DESSIAUME (Gérard).
56 DESSIENNE (Alain).
57 DEVANLAY (Thibault).
58 DIK (Radoine).
59 DOMENY (Gérard).
60 DUBOIS (Pierre-Olivier).
61 DUCHAMP (Gilles).
62 DUFFAIT (Marie-Françoise).
63 DUFLOT (Alain).
64 DULAU (Jérôme).
65 DUPONT-ROC (Laurent).
66 DUTILLOY (Philippe).
67 DUVAL (Jean-Michel).
68 ESTEVE (Roger).
69 ETRILLARD (Michel).
70 EVELLIN (Julien).
71 EVESQUE (Frédéric).
72 FABRE (François-Xavier).
73 FAUCHEUR (Pierre).
74 FAUCHEUX (Franck).
75 FLEURUS (Maurice).
76 FORAY (Marie-Antoinette).
77 FOUCHER (Thierry).
78 FOURMIGUE (Patrick).
79 FOURNIER (Luc).

80 FOURNIER (Jean-Paul).
81 FRASZCZAK (Richard).
82 FREYDIER (Christophe).
83 FRIOL-HOUVERT (Caroline).
84 FURLAN (Michel).
85 GALAND (Philippe).
86 GAMICHON (Patrick).
87 GARDET (Sylvain).
88 GARENQ (Michel).
89 GAUTHIER (Vincent).
90 GERBEAUD-MAULIN (Frédérique).
91 GIRAUD (Patrick).
92 GLASER (Sébastien).
93 GOHIN (Vincent).
94 GOMI (Patrick).
95 GOURGOUILLAT (Sébastien).
96 GRANGEREAU (Louis-Marie).
97 GUERITAT (Françoise).
98 GUERY (Fabienne).
99 GUILLOU (Yves).
100 GUILMIN (Boris).
101 GUYOT (Thiery).
102 HARLIN (Didier).
103 HAUTIERE (Nicolas).
104 HERR (Alain).
105 HODEN (Bernard).
106 HOLLAND (Mathieu).
107 HYNH (Hieu Thao).
108 JAVELLE (Michel).
109 JOLY (Emmanuel).
110 JONCOUX (Philippe).
111 JOSSET (Sokhetra).
112 JOSSINET (Daniel).
113 JOUVE (Pierre).
114 JULLIEN (Lionel).
115 JULLIEN Pascal.
116 KUGA (Vladimir).
117 LACOMBE (Bernard).
118 LAFAYE DE MICHEAUX (Flore).
119 LAFORET (Jean-Yves).
120 LAMOUR (Gérard).
121 LAROSE (Sylvain).
122 LASNE (Michel).
123 LAURENT (Michel).
124 LAVAL (Christian).
125 LAVERGNE (Frédéric).
126 LE BASTARD (Michel).
127 LE BRAY (Françoise).
128 LE MELEDO (Philippe).
129 LECH (Francine).
130 LEDAIN (Philippe).
131 LERMINE (Philippe).
132 LEVASSORT (Vanessa).
133 LIENARD (Sandrine).
134 LOPEZ (Sylvain).
135 MAGNE Roland.
136 MAJOURAU (Solange).
137 MAKHLOUFI (Mustapha).

138 MANZANO (Philippe).
139 MARC (Jean-Raymond).
140 MARCHAND (Guy).
141 MARTIN (Didier).
142 MASSON (Marie-Céline).
143 MASSONIE-TARDIF (Delphine).
144 MATRINGE (Laurence).
145 MATTELIN (Patrick).
146 MAUBECQ (Bernard).
147 MENIGOZ (Virginie).
148 METAYER (Guillaume).
149 MICHALET (Jacques).
150 MICHEL (Cyril).
151 MIMAUD (Patrick).
152 MOGICA (Marc).
153 MOISAN (Jean-Bernard).
154 MOMPART (Sylvie).
155 MONS (Denis).
156 MONTEL (Nathalie).
157 MOREIRA (Sylvain).
158 MORTEMOUSQUE (Jean-Marie).
159 MOURAS (Philippe).
160 MURARD (Frédéric).
161 NÉRARD (Marie-Pierre).
162 OGER-CUL (Patrice).
163 OLIER (Nicole).
164 OLIVEROS-TORO (Guglielmina).
165 ORTIZ (Rafaël).
166 PASCAL (Nancy).
167 PANCHER (Daniel).
168 PARTOUT (Philippe).
169 PAYET (Philippe).
170 PEREZ (Jean-Simon).
171 PICHEREAU (Jean-Pierre).
172 PICHOT (David).
173 PIERROT (Michel).
174 PILLANT (François).
175 POIRIE (Jean-Marc).
176 POMPORTES (Alain).
177 PONS (Frédéric).
178 POUILLOUX (Dominique).
179 POULET (Denis).
180 POUZIER (Claude).
181 POUZIN (Jean-Luc).
182 PRETESEILLE (Éric).
183 PRETOT (Christian).
184 PROVOOST (Jean-Pierre).
185 QUEMART (Philippe).
186 QUIKO (Roselyne).
187 RANFAING (David).
188 RAOUT (Frédéric).
189 RATOUIS (Marie-Odile).
190 RECOBERT (Bernard).
191 RENAUD (Jean-Claude).
192 ROUILLY (Arnaud).
193 ROUXEL (Nicolas).
194 SALINDRE (Jean-Jacques).
195 SANCHEZ (Stéphane).

196 SEGARD (Arnaud).
197 SEGUIN (Jean).
198 SEPTAUBRE (Éric).
199 SEZNEC (Daniel).
200 SINGER (Bernard).
201 SOULARD (René).
202 SOULARY (Marcel).
203 SYLVESTRE (Laurent).
204 TAGLIAFERRI (Jean-Marc).
205 TARQUINI (Maxime).
206 TERREYRE (Jean-Luc).
207 THEVENET (Gérard).
208 THIERY (Alain).
209 THIREAU (Bernard).
210 TUFFIERE (Jean).
211 TURDEANU (Nicolas).
212 VALERE (Xavier-Yves).
213 VALET (Jean-Marc).
214 VANNIER (Daniel).
215 VANZO (Pierre-Yves).
216 VERGNAUD (Christophe).
217 VERMONET (Alain).
218 VINCENT (Frédéric).
219 VUKIC (Frédéric).
220 WALLARD (Jean-Pierre).
221 WATRIN (Noël).
222 WATTIER (Philippe).
223 WIPLIER (Nicolas).
224 ZAREMSKI (Andrzej).
225 ZITTOUN (Philippe).

Article 2

Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Article 3

La directrice des ressources humaines est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Bulletin officiel* du ministère.

Fait le 29 février 2012.

Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement de la directrice
des ressources humaines :
Le sous-directeur de la modernisation et de la gestion statutaires,
É. SAFFROY

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Décision n° 07/CRNA/N/D du 16 janvier 2012 portant nomination des représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail spécial (CHSCT/S) du centre en route de la navigation aérienne Nord (CRNA/N), de la direction des opérations de l'échelon central (DO-EC) et de la sous-direction des ressources humaines (SDRH) de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA)

NOR : *DEVA1205712S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le chef de centre du centre en route de la navigation aérienne Nord,

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu la loi n° 2010-751 du 5 juillet 2010 relative à la rénovation du dialogue social et comportant diverses dispositions relatives à la fonction publique ;

Vu le décret n° 82-453 du 28 mai 1982 modifié relatif à l'hygiène, la sécurité et la prévention médicale dans la fonction publique ;

Vu le décret n° 2005-200 du 28 février 2005 portant création de la direction des services de la navigation aérienne ;

Vu le décret n° 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'État ;

Vu l'arrêté du 14 octobre 2011 portant création de comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail à la direction générale de l'aviation civile et à l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu la décision n° 136/CRNA/N/D du 23 décembre 2011 fixant la répartition des sièges des représentants du personnel au comité technique spécial institué au centre en route de la navigation aérienne nord ;

Vu les propositions présentées par les organisations syndicales représentatives,

Décide :

Article 1er

Sont nommés au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail pour le centre en route de la navigation aérienne Nord, la direction des opérations échelon central et la sous-direction des ressources humaines de la direction de la navigation aérienne en qualité de représentants du personnel :

Membres titulaires

Au titre de l'organisation USAC-CGT :
M. Yves MIGNOTON.
M. Michel LE FALHER.
Mme Joan TEISSANDIER.
Mme Aurélie MORERE.

Au titre de l'organisation SNCTA :
M. Dominique JOLY.
M. Olivier DESCOURS.

Au titre de l'organisation UNSA :
Mme Isabelle REMOND.
M. Jérôme DEROUET.

Membres suppléants

Au titre de l'organisation USAC-CGT :
Mme Vanessa JACQUET.
M. Samuel GONNY.
M. Alexandre RIPOCHE.
Mme Nathalie JEANDOT.

Au titre de l'organisation SNCTA :
Mme Audrey BUTI.
M. Alexandre CAGNARD.

Au titre de l'organisation UNSA :
M. Léopold DESSAUX.
M. Philippe TARNOWSKI.

Article 2

Le mandat du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail prend effet à compter du 29 novembre 2011.

Article 3

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 16 janvier 2012.

Le chef de centre
du centre en route de la navigation aérienne Nord,
P. MOUYSSET

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

École nationale de l'aviation civile

Décision nº ENAC-DG 2012-5 du 19 janvier 2012 portant définition des niveaux de prise en compte des besoins de l'École nationale de l'aviation civile en matière de marchés de fournitures et services

NOR : *DEVA1201550S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le directeur de l'École nationale de l'aviation civile,

Vu le décret nº 2006-975 du 1er août 2006 portant code des marchés publics, et notamment son article 8 et l'article 5 de son annexe ;

Vu le décret nº 2007-651 du 30 avril 2007 modifié portant statut de l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu la décision nº 130 ENAC/DG du 4 août 2011 portant organisation de l'École nationale de l'aviation civile au 1er septembre 2011,

Décide :

Article 1er

L'évaluation des besoins pour les marchés de fournitures et services au sein de l'École nationale de l'aviation civile est déterminée au niveau de chacune des entités suivantes :

– les sites de Toulouse et de Muret ;
– le centre de Castelnaudary ;
– le centre de Montpellier ;
– le centre de Carcassonne ;
– le centre de Biscarrosse ;
– le centre de Melun ;
– les centres de Saint-Auban et de Grenoble ;
– le centre de Saint-Yan.

Article 2

Par dérogation aux dispositions de l'article 1er, l'évaluation des besoins en matière de fournitures et services de l'établissement public est déterminée en regroupant tout ou partie des entités précitées, lorsque l'intérêt juridique, économique ou stratégique de l'établissement l'exige.

Article 3

La décision nº ENAC-DG 2011-70 du 21 avril 2011 portant définition des niveaux de prise en compte des besoins de l'École nationale de l'aviation civile en matière de marchés de fournitures et services est abrogée.

Article 4

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 19 janvier 2012.

Le directeur de l'École nationale de l'aviation civile,
M. Houalla

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction des services de transport

Décision du 3 février 2012 relative à la liste des matières pour la formation d'actualisation des connaissances du gestionnaire de transport

NOR : *TRAT1203115S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le directeur des services de transport,

Vu le décret nº 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, notamment son article 7 ;

Vu le décret nº 99-752 du 30 août 1999 modifié relatif aux transports routiers de marchandises, notamment son article 9 ;

Vu l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux gestionnaires de transport dans les entreprises de transport routier, notamment son article 5,

Décide :

Article 1er

Les listes des matières sur lesquelles doit porter la formation prévue à l'article 5 de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux gestionnaires de transport dans les entreprises de transport routier figurent aux annexes I à IV de la présente décision :

Annexe I. – Référentiel des matières pour la formation d'actualisation des connaissances du gestionnaire de transport titulaire d'une attestation de capacité en transport routier lourd de marchandises.

Annexe II. – Référentiel des matières pour la formation d'actualisation des connaissances du gestionnaire de transport titulaire d'une attestation de capacité en transport routier léger de marchandises.

Annexe III. – Référentiel des matières pour la formation d'actualisation des connaissances du gestionnaire de transport titulaire d'une attestation de capacité en transport routier de personnes.

Annexe IV. – Référentiel des matières pour la formation d'actualisation des connaissances du gestionnaire de transport titulaire d'une attestation de capacité en transport routier de personnes avec des véhicules n'excédant pas neuf places, y compris le conducteur.

Article 2

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transport et du logement.

Fait le 3 février 2012.

Le directeur des services de transport,
T. GUIMBAUD

ANNEXE I

RÉFÉRENTIEL DES MATIÈRES POUR LA FORMATION D'ACTUALISATION DES CONNAISSANCES DU GESTIONNAIRE DE TRANSPORT TITULAIRE D'UNE ATTESTATION DE CAPACITÉ EN TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Référence : article 5 de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux gestionnaires de transport dans les entreprises de transport routier.

A. – Éléments de droit civil

Le candidat doit actualiser ses connaissances relatives :
– aux principaux types de contrats en usage dans les activités de transport par route ainsi que les droits et obligations qui en découlent ;
– à l'analyse d'une réclamation de son commettant concernant des indemnités pour pertes ou avaries survenues à la marchandise en cours de transport ou pour un retard de livraison et comprendre les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle ;
– aux règles et obligations découlant de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

B. – Éléments de droit social

Le candidat doit actualiser ses connaissances relatives :
– au rôle et au fonctionnement des différentes institutions sociales intervenant dans le secteur du transport par route (syndicats, comités d'entreprise, délégués du personnel, inspecteurs du travail, etc.) ;
– aux règles applicables aux contrats de travail relatifs aux différentes catégories de personnel des entreprises de transport par route (forme des contrats, obligations des parties, conditions et durée du travail, congés payés, rémunération, rupture du contrat, etc.) ;
– aux règles applicables en matière de temps de conduite, de temps de repos et de temps de travail, et notamment les dispositions du règlement (CEE) nº 3821/85, du règlement (CE) nº 561/2006, de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil et de la directive 2006/22/CE et les mesures pratiques d'application de ces dispositions ;
– aux règles applicables en matière de qualification initiale et de formation continue des conducteurs, et notamment celles découlant de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

C. – Gestion commerciale et financière de l'entreprise

Le candidat doit actualiser ses connaissances relatives aux différents éléments du prix de revient de son entreprise (coûts fixes, coûts variables, fonds d'exploitation, amortissements, etc.) et pouvoir calculer les coûts par véhicule, au kilomètre, au voyage ou à la tonne.

D. – Accès au marché

Le candidat doit actualiser ses connaissances relatives :
– aux réglementations professionnelles régissant les transports par route pour le compte de tiers, la location de véhicules industriels et la sous-traitance, et notamment les règles relatives à l'organisation officielle de la profession, à son accès, aux autorisations pour les transports par route intracommunautaires et extracommunautaires, aux contrôles et aux sanctions ;
– aux différents documents requis pour l'exécution des services de transport par route et pouvoir mettre en place des procédés de vérification pour assurer la présence, tant dans l'entreprise qu'à bord des véhicules, des documents conformes se rapportant à chaque transport effectué, notamment les documents relatifs au véhicule, au chauffeur, à la marchandise ;
– aux formalités lors du passage des frontières, le rôle et la portée des documents T et des carnets TIR, ainsi que les obligations et responsabilités qui découlent de leur utilisation.

E. – Normes et exploitation techniques

Le candidat doit actualiser ses connaissances relatives :

– aux formalités relatives à la réception par type, à l'immatriculation et au contrôle technique de ces véhicules ;

– aux mesures qu'il convient de prendre pour réduire le bruit et lutter contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur ;

– aux différents types d'engins de manutention et de chargement (hayons, conteneurs, palettes, etc.) et pouvoir mettre en place des procédés et donner des consignes concernant le chargement et le déchargement des marchandises (répartition de la charge, gerbage, arrimage, calage, etc.).

F. – Sécurité routière

Le candidat doit actualiser ses connaissances relatives :

– aux qualifications requises pour les conducteurs (permis de conduire, certificats médicaux, attestations de capacité, etc.) ;

– aux mesures nécessaires pour veiller au respect par les conducteurs des règles, des interdictions et des restrictions en matière de circulation en vigueur dans les différents États membres (limitations de vitesse, priorités, arrêt et stationnement, emploi des feux, signalisation routière, etc.) ;

– à l'élaboration des consignes destinées aux conducteurs pour vérifier le respect des normes de sécurité relatives à l'état des véhicules, de leur équipement et de leur chargement et concernant les mesures préventives qu'il convient de prendre ;

– à l'élaboration des procédures à suivre en cas d'accident et mettre en œuvre des procédures appropriées pour éviter la répétition d'accidents ou d'infractions routières graves.

ANNEXE II

RÉFÉRENTIEL DES MATIÈRES POUR LA FORMATION D'ACTUALISATION DES CONNAISSANCES DU GESTIONNAIRE DE TRANSPORT TITULAIRE D'UNE ATTESTATION DE CAPACITÉ EN TRANSPORT ROUTIER LÉGER DE MARCHANDISES

Référence : article 5 de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux gestionnaires de transport dans les entreprises de transport routier.

A. – L'entreprise et ses salariés

Le candidat doit actualiser ses connaissances relatives :
– aux sources de la réglementation sociale applicable à la profession, à la hiérarchie des différents textes : code du travail, textes législatifs spécifiques, convention collective et les annexes (avenant 94), accords de branche et d'entreprises, règlement intérieur ;
– aux registres et affichages obligatoires et connaître les risques encourus en cas de non-conformité ;
– aux règles applicables aux contrats de travail relatifs aux différentes catégories de personnel des entreprises de transport par route (forme des contrats, obligations des parties, conditions et durée du travail, congés payés, rémunération, rupture du contrat, etc.) ;
– au rôle et au fonctionnement des différentes institutions sociales intervenant dans le secteur du transport par route (syndicats, comités d'entreprise, délégués du personnel, CHSCT, inspecteurs du travail, médecine du travail, etc.).

B. – L'entreprise et le cadre réglementaire

Le candidat doit actualiser ses connaissances relatives :
– à l'identification des divers organismes administratifs, consultatifs et professionnels intervenant en transport de marchandises et leur rôle ;
– à l'autorisation d'exercer sous réserve des quatre conditions d'accès à la profession ;
– aux principaux types de contrats en usage ainsi que les droits et les obligations qui en découlent ;
– aux documents relatifs à l'exécution d'une prestation de transport en transport léger ;
– aux obligations de l'entreprise en matière d'assurance ;
– à l'identification des agents susceptibles de procéder à des contrôles en entreprise et/ou sur route et leurs prérogatives respectives ;
– aux sanctions administratives et/ou pénales encourues en cas d'infraction à la réglementation.

C. – Gestion commerciale et financière de l'entreprise

Le candidat doit actualiser ses connaissances relatives aux différents éléments du prix de revient de son entreprise (coûts fixes, coûts variables, fonds d'exploitation, amortissements, etc.) et pouvoir calculer les coûts par véhicule, au kilomètre, au voyage ou à la tonne.

D. – L'entreprise et la sécurité

Le candidat doit actualiser ses connaissances relatives :
– aux obligations en matière d'entretien et de visite technique des véhicules ;
– aux obligations conventionnelles de formation pour les conducteurs en transport léger ;
– aux mesures nécessaires pour veiller au respect par les conducteurs des règles en matière de circulation (limitation de vitesse, permis à points...) ;
– aux obligations de l'entreprise en matière de prévention des risques (document unique d'évaluation des risques professionnels, plan de prévention) ;
– à l'élaboration des consignes de conduite à tenir en cas d'accident pour les salariés et mettre en œuvre des procédures appropriées pour éviter la répétition d'accidents ou d'infractions graves ;
– à l'élaboration des consignes destinées aux conducteurs concernant les risques liés à l'alcoolémie, à l'usage de stupéfiants, à la prise de médicaments, au stress, à la fatigue, à l'usage du téléphone portable... ;

– aux différents types d'engins de manutention et de chargement et pouvoir mettre en place des procédés, donner des consignes concernant le chargement et le déchargement des marchandises.

E. – Développement durable

Le candidat doit actualiser ses connaissances relatives :

– aux précautions à prendre en cas de garage-atelier intégré : stockage des pneumatiques, des huiles usées, batteries... ;

– aux mesures concernant l'élimination des rejets de produits polluants : eau de lavage des véhicules, fuites d'huile ou de carburant... ;

– à l'engagement des professionnels du transport à réduire les émissions de CO_2 (charte Objectif CO_2).

ANNEXE III

RÉFÉRENTIEL DES MATIÈRES POUR LA FORMATION D'ACTUALISATION DES CONNAISSANCES DU GESTIONNAIRE DE TRANSPORT TITULAIRE D'UNE ATTESTATION DE CAPACITÉ EN TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES

Référence : article 5 de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux gestionnaires de transport dans les entreprises de transport routier.

A. – Éléments de droit civil

Le stagiaire actualisera ses connaissances sur les points suivants :
– les principaux types de contrats en usage dans les activités de transport par route ainsi que les obligations qui en découlent ;
– l'analyse d'une réclamation de son commettant concernant les indemnités pour dommages occasionnés aux voyageurs ou à leurs bagages lors d'un accident survenu en cours de transport ou concernant des dommages dus au retard et les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle.

B. – Éléments de droit social

Le stagiaire actualisera ses connaissances sur les points suivants :
– le rôle et le fonctionnement des différentes institutions sociales intervenant dans le secteur du transport par route (syndicats, CE, DP, inspection du travail...) ;
– les règles applicables aux contrats de travail relatifs aux différentes catégories de personnel des entreprises de transport par route (formes des contrats, obligations des parties, conditions et durée du travail, congés payés, rémunération, etc.) ;
– les règles applicables en matière de temps de conduite, de temps de repos et de temps de travail, et notamment les dispositions du règlement européen n° 3821-85, du règlement n° 561-2006, de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil et de la directive 2006/22/CE ainsi que les mesures d'application de ces dispositions ;
– les règles applicables en matière de qualification initiale et de formation continue des conducteurs et celles découlant de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

C. – Accès au marché

Le stagiaire actualisera ses connaissances sur les points suivants :
– les réglementations professionnelles régissant les transports par route pour le compte de tiers, et notamment les règles relatives à l'organisation officielle de la profession, à son accès, aux autorisations pour les transports par route intracommunautaires et extracommunautaires, aux contrôles et aux sanctions ;
– les réglementations relatives à la création d'une entreprise de transport par route ;
– les différents documents requis pour l'exécution des services de transport par route et la mise en place de procédés de vérification pour assurer la présence, tant dans l'entreprise qu'à bord des véhicules, des documents conformes se rapportant à chaque transport effectué, notamment les documents relatifs au véhicule, au conducteur, aux passagers ou aux bagages ;
– les règles relatives à l'organisation du marché des transports de voyageurs par route ;
– les règles relatives à la création de services de transport de voyageurs par route et à l'établissement des plans de transport.

D. – Normes et exploitation techniques

Le stagiaire actualisera ses connaissances sur les points suivants :
– les formalités relatives à la réception par type, à l'immatriculation et au contrôle technique des véhicules ;
– les mesures qu'il convient de prendre pour réduire le bruit et lutter contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur.

E. – Sécurité routière

Le stagiaire actualisera ses connaissances sur les points suivants :

– les qualifications requises pour les conducteurs (permis de conduire, certificats médicaux, attestations de capacité, etc.) ;

– les mesures à prendre pour veiller au respect par les conducteurs des règles, des interdictions et des restrictions en matière de circulation en vigueur dans les différents États membres (limitations de vitesse, priorités, arrêt et stationnement, emploi des feux, signalisation routière, etc.) ;

– l'élaboration de consignes destinées aux conducteurs pour vérifier le respect des normes de sécurité relatives à l'état des véhicules, de leurs équipements et concernant les mesures préventives qu'il convient de prendre.

ANNEXE IV

RÉFÉRENTIEL DES MATIÈRES POUR LA FORMATION D'ACTUALISATION DES CONNAISSANCES DU GESTIONNAIRE DE TRANSPORT TITULAIRE D'UNE ATTESTATION DE CAPACITÉ EN TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES AVEC DES VÉHICULES N'EXCÉDANT PAS NEUF PLACES, Y COMPRIS LE CONDUCTEUR

Référence : article 5 de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux gestionnaires de transport dans les entreprises de transport routier.

A. – L'entreprise et le cadre réglementaire de l'activité de transport

Le stagiaire actualisera ses connaissances sur les points suivants :
– le cadre réglementaire du transport routier de voyageurs n'excédant pas neuf places, y compris le conducteur ;
– les règles d'accès à la profession ;
– le contrat de transport en usage ainsi que les droits et obligations qui en découlent ;
– les documents requis pour l'exécution des services de transport de voyageurs par route ;
– les différents types d'assurance propres au transport par route de voyageurs ;
– les organes de contrôle de l'activité de l'entreprise de transport de voyageurs par route ;
– les sanctions administratives et pénales et leurs modalités d'application en cas de non-respect de la réglementation.

B. – L'entreprise et ses salariés

Le stagiaire actualisera ses connaissances sur les points suivants :
– les règles applicables aux contrats de travail relatifs aux différentes catégories des entreprises de transport de voyageurs par route : forme des contrats, obligations des parties, conditions et durées de travail, congés payés, rupture du contrat, etc. ;
– les obligations de l'employeur vis-à-vis des représentants du personnel, de la médecine du travail, de l'inspection du travail ;
– les obligations de l'employeur vis-à-vis de la sécurité des salariés (document unique d'évaluation des risques).

C. – L'entreprise et la sécurité

Le stagiaire actualisera ses connaissances sur les points suivants :
– les formalités liées à la réception par type, à l'immatriculation et au contrôle technique de ces véhicules ;
– les formations obligatoires pour les conducteurs (CPS, conducteurs-accompagnateurs TPMR) ;
– les mesures nécessaires pour veiller au respect par les conducteurs des règles en matière de circulation ;
– les consignes destinées aux conducteurs pour vérifier les normes de sécurité relatives à l'état des véhicules, de leur équipement et des passagers.

D. – L'entreprise, le développement durable et le respect de l'environnement

Le stagiaire actualisera ses connaissances sur les points suivants :
– les mesures qu'il convient de prendre pour réduire le bruit (réglementation concernant les émissions sonores des véhicules) et pour lutter contre la pollution de l'air par les émissions de particules et de gaz polluants des véhicules à moteur (normes applicables aux véhicules n'excédant pas neuf places, y compris le conducteur, normes CO_2) ;
– les règles applicables à la conservation et à l'élimination des déchets : huiles usagées, pneus et batteries hors d'usage, eau de lavage des véhicules... ;
– les contrôles et sanctions.

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

École nationale de l'aviation civile

Décision nº ENAC/DG 12 du 10 février 2012 portant composition nominative du comité technique spécial de l'École nationale de l'aviation civile sur le site de Saint-Auban

NOR : *DEVA1201753S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le directeur de l'École nationale de l'aviation civile,

Vu la loi nº 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi nº 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu le décret nº 2007-651 du 30 avril 2007 modifié portant statut de l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret du 27 novembre 2008 nommant M. Marc HOUALLA directeur de l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret nº 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'État ;

Vu l'arrêté du 7 juillet 2011 portant création de comités techniques de réseau, de proximité et spéciaux à la direction générale de l'aviation civile et à l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu la décision du 14 novembre 2011 fixant la répartition des sièges attribués aux représentants du personnel aux comités techniques spéciaux de l'École nationale de l'aviation civile,

Décide :

Article 1er

Sont nommés membres du comité technique spécial créé auprès du chef de centre de l'École nationale de l'aviation civile à Saint-Auban :

a) **En qualité de représentants de l'administration**

Président : M. Denis JAUVIN, directeur de la formation au pilotage et des vols, ou son représentant.

Le responsable ayant autorité en matière de ressources humaines : M. Gildas LEBRETON, secrétaire général, ou son représentant.

b) **En qualité de représentants du personnel**

Membres titulaires

M. Christian MARTIN (FO).
M. Didier TRICHE (FO).
M. Jean-Marc FIGUIERE (FO).
M. Rachid SEBAHI (FO).

Membres suppléants

M. Yann LAVEILLE (FO).
M. Christian DELMAËRE (FO).
Mme Josette LAME (FO).
Mme Agnès HERTLING (FO).

Article 2

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 10 février 2012.

Pour le directeur de l'École nationale
de l'aviation civile et par délégation :
Le secrétaire général,
G. Le Breton

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

École nationale de l'aviation civile

Décision nº ENAC/DG 13 du 10 février 2012 portant composition nominative du comité technique spécial de l'École nationale de l'aviation civile sur le site de Biscarrosse

NOR : *DEVA1201746S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le directeur de l'École nationale de l'aviation civile,

Vu la loi nº 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi nº 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu le décret nº 2007-651 du 30 avril 2007 modifié portant statut de l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret du 27 novembre 2008 nommant M. Marc HOUALLA directeur de l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret nº 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'État ;

Vu l'arrêté du 7 juillet 2011 portant création de comités techniques de réseau, de proximité et spéciaux à la direction générale de l'aviation civile et à l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu la décision du 14 novembre 2011 fixant la répartition des sièges attribués aux représentants du personnel aux comités techniques spéciaux de l'École nationale de l'aviation civile,

Décide :

Article 1er

Sont nommés membres du comité technique spécial créé auprès du chef de centre de l'École nationale de l'aviation civile à Biscarrosse :

a) **En qualité de représentants de l'administration**

Président : M. Christian BOUGES, chef du centre de l'ENAC/Biscarrosse, ou son représentant.

Le responsable ayant autorité en matière de ressources humaines : Mme Marie-Dominique LECARDEUR, responsable de la division administrative, ou son représentant,

b) **En qualité de représentants du personnel**

Membres titulaires

M. Jean-Pierre SALANOUBAT (FO).
M. Jean-Michel FERCHAUD (FO).
Mme Véronique CHITI (SNCTA et SNPL France ALPA).
Mme Fanny ARONSSOHN (SNCTA et SNPL France ALPA).

Membres suppléants

M. Richard DELFOSSE (FO).
M. Samuel BARDONNET (FO).
M. David GAYRAUD (SNCTA et SNPL France ALPA).
M. Olivier CONRAD (SNCTA et SNPL France ALPA).

Article 2

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 10 février 2012.

Pour le directeur de l'École nationale
de l'aviation civile et par délégation :
Le secrétaire général,
G. Le Breton

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

École nationale de l'aviation civile

Décision nº ENAC/DG 14 du 10 février 2012 portant composition nominative du comité technique spécial de l'École nationale de l'aviation civile sur le site de Carcassonne

NOR : *DEVA1201747S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le directeur de l'École nationale de l'aviation civile,

Vu la loi nº 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi nº 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu le décret nº 2007-651 du 30 avril 2007 modifié portant statut de l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret du 27 novembre 2008 nommant M. Marc HOUALLA directeur de l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret nº 2011-184 du 15 féyrier 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'État ;

Vu l'arrêté du 7 juillet 2011 portant création de comités techniques de réseau, de proximité et spéciaux à la direction générale de l'aviation civile et à l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu la décision du 14 novembre 2011 fixant la répartition des sièges attribués aux représentants du personnel aux comités techniques spéciaux de l'École nationale de l'aviation civile,

Décide :

Article 1er

Sont nommés membres du comité technique spécial créé auprès du chef de centre de l'École nationale de l'aviation civile à Carcassonne :

a) **En qualité de représentants de l'administration**

Président : M. Dominique AMPHIMAQUE, chef du centre de l'ENAC/Carcassonne par intérim, ou son représentant.

Le responsable ayant autorité en matière de ressources humaines : M. Claude PELOUZE, responsable logistique, ou son représentant,

b) **En qualité de représentants du personnel**

Membres titulaires

M. Sébastien AGUSTI (FO).
M. Yann GRIMBICHLER (SNCTA et SNPL France ALPA).
M. Thierry BELTAN (SNCTA et SNPL France ALPA).
M. Bertrand BRULE (SNCTA et SNPL France ALPA).

Membres suppléants

Mme Nathalie MEZZARI (FO).
M. Philippe JACQUES (SNCTA et SNPL France ALPA).
M. Mickaël MARCHIS-MOUREN (SNCTA et SNPL France ALPA).
M. Sylvain COUDARCHER (SNCTA et SNPL France ALPA).

Article 2

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 10 février 2012.

Pour le directeur de l'École nationale
de l'aviation civile et par délégation :
Le secrétaire général,
G. Le Breton

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Régie autonome des transports parisiens

Décision nº VAL 2012-12 du 15 février 2012 portant délégation de signature du président-directeur général de la RATP au directeur du département valorisation immobilière, achats et logistique

NOR : *TRAT1206126S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le président-directeur général de la RATP,
Vu les articles L. 2142-1 et suivants du code des transports ;
Vu le décret nº 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;
Vu le décret nº 59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la RATP ;
Vu le décret nº 89-410 du 20 juin 1989 relatif à l'organisation de la RATP ;
Vu la délégation de pouvoirs consentie le 28 janvier 2011 (délibération du CA du 28 janvier 2011) au président-directeur général de la RATP par le conseil d'administration de la RATP,

Décide :

Article 1er

1.1. De donner délégation à M. Rémi Feredj, directeur du département valorisation immobilière, achats et logistique (VAL), à l'effet de signer, en son nom, pour l'accomplissement de la mission dudit département et pour le fonctionnement de celui-ci :
– les marchés pris pour les besoins de l'activité du département VAL dont le montant est compris entre 5 millions d'euros et 60 millions d'euros ;
– leurs avenants éventuels, si le cumul du montant de ces derniers avec celui du marché initial demeure compris entre 5 millions d'euros et 60 millions d'euros ;
– les avenants dont le montant, cumulé avec celui du marché initial inférieur à 5 millions d'euros, est compris entre 5 millions d'euros et 60 millions d'euros.

Article 2

2.1. De donner délégation à M. Rémi Feredj, directeur du département VAL, à l'effet de signer, au nom du conseil d'administration, pour l'accomplissement de la mission dudit département et pour le fonctionnement de celui-ci :
– les marchés pris pour les besoins de l'activité du département valorisation immobilière, achats et logistique, d'un montant supérieur à 60 millions euros ;
– leurs avenants éventuels ;
– ainsi que les avenants dont le montant, cumulé avec celui du marché initial inférieur à 60 millions d'euros, excède ce seuil.

Article 3

En cas d'absence ou d'empêchement de M. Rémi Feredj, directeur du département VAL, de donner délégation à M. Claude Bordier, responsable de l'unité développement des achats, ou à M. Jean-Yves Cloître, responsable de l'unité performance de la chaîne logistique, ou à Mme Guillemette Karpelès, chargée de la stratégie immobilière et des filiales auprès du directeur, à l'effet de signer tous les actes dont la signature a été déléguée par la présente décision.

Article 4

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 15 février 2012.

Le président-directeur général de la RATP,
P. MONGIN

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Décision nº 07/CRNA-SE/SA du 17 février 2012 fixant la composition du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail spécial (CHSCT/S) du centre en route de la navigation aérienne Sud-Est (CRNA/SE) (direction générale de l'aviation civile, direction des services de la navigation aérienne)

NOR : *DEVA1205678S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le chef du centre en route de la navigation aérienne Sud-Est,

Vu la loi nº 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi nº 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu la loi nº 2010-751 du 5 juillet 2010 relative à la rénovation du dialogue social et comportant diverses dispositions relatives à la fonction publique ;

Vu le décret nº 82-453 du 28 mai 1982 modifié relatif à l'hygiène, la sécurité et la prévention médicale dans la fonction publique ;

Vu le décret nº 2005-200 du 28 février 2005 portant création de la direction des services de la navigation aérienne ;

Vu le décret nº 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'État ;

Vu l'arrêté du 14 octobre 2011 portant création de comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail à la direction générale de l'aviation civile et à l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu les résultats obtenus par les organisations syndicales au niveau du CRNA Sud-Est lors des élections au CT DSNA qui se sont déroulées du 18 au 20 octobre 2011 ;

Vu la décision nº 33/CRNA-SE/SA du 15 novembre 2011 fixant la répartition des sièges au CHSCT spécial du CRNA-SE ;

Vu les propositions formulées par les organisations syndicales,

Décide :

Article 1er

La composition du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail spécial du centre en route de la navigation aérienne Sud-Est (CHSCT/S du CRNA/SE) est fixée comme suit :

Sont désignés représentants de l'administration :

Titulaires

Isabelle MONNIER, chef de centre, présidente.
Gilles RAYMOND, chef du service administratif, responsable RH.

Suppléants

Georges FAURE, adjoint au chef de centre.
Bernadette AMMOUCHE, adjointe au chef de service administratif.

Sont désignés représentants les personnels :

Par l'UNSA

Titulaires

Jacques FEUERSTOSS, IESSA.

Yves YAGUE, ICNA.
Patricia MARGERIT, ICNA.
Stéphanie CHEVRIER, ICNA.
Guillaume CARRIERE, ICNA.

Suppléants

Christian MICHEL, IESSA.
Christophe ALBERTON, IESSA.
Fabien SERRE, ICNA.
Jérôme LOUBERE, ICNA.
Guillaume ROSSO, ICNA.

Par le SNCTA

Titulaires

Claude EDEB, ICNA.
Alain BENOIT, ICNA.

Suppléants

Lionel FERRE, ICNA.
Dominique VERNIERE, ICNA.

Par la CGT

Titulaire

Robert FABRE, IESSA.

Suppléant

Josyane VERDU, TSEEAC.

Article 2

Outre les membres désignés à l'article 1er, assistent aux réunions du CHSCT/S :
– les agents mentionnés à l'article 4 du décret no 82-453 modifié, à savoir le conseiller de prévention, l'assistant de prévention ;
– le médecin de prévention ;
– une assistante de service social ;
– un représentant du service technique et un représentant du service exploitation.

Article 3

L'inspecteur santé et sécurité au travail compétent pour le CRNA/SE est invité aux réunions du CHSCT/S.

Article 4

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 17 février 2012.

Le chef du centre en route
de la navigation aérienne Sud-Est,
I. MONNIER

Prévention des risques

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale
de la prévention des risques

Décision nº BSEI 12-009 du 17 février 2012 relative à l'approbation de guides professionnels pour les opérations de requalification périodique et de contrôle suite à intervention notable d'équipements sous pression

NOR : *DEVP1204193S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la loi nº 571 du 28 octobre 1943 modifiée relative aux appareils à pression de vapeur employés à terre et aux appareils à pression de gaz employés à terre ou à bord des bateaux de navigation intérieure ;

Vu le décret du 2 avril 1926 modifié portant règlement sur les appareils à vapeur autres que ceux placés à bord des bateaux ;

Vu le décret du 18 janvier 1943 modifié portant règlement sur les appareils à pression de gaz ;

Vu le décret nº 99-1046 du 13 décembre 1999 modifié relatif aux équipements sous pression ;

Vu l'arrêté ministériel du 15 mars 2000 modifié relatif à l'exploitation des équipements sous pression, notamment ses articles 23 paragraphe 4, et 30 paragraphe 2 ;

Vu la demande d'EDF de septembre 2010, complétée le 15 novembre 2011, sollicitant l'approbation de guides professionnels ;

Vu les documents Guide professionnel EDF pour l'élaboration des procédures de requalification périodique des tuyauteries réalisée par les SIR autorisés EDF, 15 février 2012, et Guide professionnel EDF pour l'élaboration des procédures de contrôle après intervention notable réalisée par les SIR autorisés EDF, 15 février 2012 ;

Vu l'avis en date du 8 décembre 2011 de la Commission centrale des appareils à pression,

Décide :

Article 1er

Le document Guide professionnel EDF pour l'élaboration des procédures de requalification périodique des tuyauteries réalisée par les SIR autorisés EDF est approuvé en application de l'article 23, paragraphe 4, de l'arrêté ministériel du 15 mars 2000 susvisé.

Il est applicable aux services inspection reconnus, autorisés pour les opérations de requalification périodique, sur les sites EDF de Martigues, Aramon, Vitry-sur-Seine et Porcheville.

Article 2

Le document Guide professionnel EDF pour l'élaboration des procédures de contrôle après intervention notable réalisée par les SIR autorisés EDF est approuvé en application de l'article 30, paragraphe 2, de l'arrêté ministériel du 15 mars 2000 susvisé.

Il est applicable aux services inspection reconnus, autorisés pour les opérations de contrôle après réparation ou modification suite à une intervention notable, sur les sites EDF de Martigues et Aramon.

Article 3

L'exploitant justifie, sur demande des agents en charge de la surveillance des appareils à pression, de la conformité de ses procédures aux guides cités aux articles 1er et 2.

Article 4

Toute modification des guides cités aux articles 1er et 2 fait l'objet d'une information préalable du directeur général de la prévention des risques. Les modifications notables font l'objet d'une nouvelle reconnaissance des guides.

Article 5

Les exploitants se tiennent informés des mises à jour et des modifications apportées aux guides cités aux articles 1er et 2.

Article 6

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 17 février 2012.

Pour la ministre et par délégation :
Le directeur général
de la prévention des risques,
L. MICHEL

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane

Décision nº 07 DSAC AG du 20 février 2012 fixant la répartition des sièges au comité technique spécial de la direction de la sécurité de l'aviation civile en Antilles-Guyane

NOR : *DEVA1206030S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile en Antilles-Guyane,

Vu la loi nº 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi nº 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu la loi nº 2010-751 du 5 juillet 2010 relative à la rénovation du dialogue social et comportant diverses dispositions relatives à la fonction publique ;

Vu le décret nº 61-447 du 3 mai 1961 fixant la compétence et portant organisation du service d'État de l'aviation civile d'intérêt général dans les territoires d'outre-mer ;

Vu le décret nº 2008-1299 du 11 décembre 2008 portant création de la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 9 mai 2005 modifié portant création de comités techniques paritaires à la direction générale de l'aviation civile et à l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 2008 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

Vu la décision du 12 janvier 2009 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane ;

Vu l'arrêté du 7 juillet 2011 portant création de comités techniques de réseau, de proximité et spéciaux à la direction générale de l'aviation civile et à l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu le procès-verbal de dépouillement des votes pour l'élection des représentants du personnel du 21 octobre 2011,

Décide :

Article 1er

La répartition des sièges des représentants du personnel au comité technique spécial de la direction de la sécurité de l'aviation civile en Antilles-Guyane est la suivante :

SNICAC-SNNA-SNPACM-FO : 2 sièges.

USAC-CGT : 2 sièges.

SPAC-CFDT : 1 siège.

Article 2

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 20 février 2012.

Le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile en Antilles-Guyane,

P. Dubois

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane

Décision nº 08 DSAC AG du 20 février 2012 relative à la création du comité technique spécial de la direction de la sécurité de l'aviation civile en Antilles-Guyane

NOR : *DEVA1206031S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile en Antilles-Guyane,

Vu la loi nº 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi nº 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu la loi nº 2010-751 du 5 juillet 2010 relative à la rénovation du dialogue social et comportant diverses dispositions relatives à la fonction publique ;

Vu le décret nº 61-447 du 3 mai 1961 fixant la compétence et portant organisation du service d'État de l'aviation civile d'intérêt général dans les territoires d'outre-mer ;

Vu le décret nº 2008-1299 du 11 décembre 2008 portant création de la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 9 mai 2005 modifié portant création de comités techniques paritaires à la direction générale de l'aviation civile et à l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 2008 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

Vu la décision du 12 janvier 2009 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane ;

Vu l'arrêté du 7 juillet 2011 portant création de comités techniques de réseau, de proximité et spéciaux à la direction générale de l'aviation civile et à l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu la décision nº 07 du 20 février 2012 fixant la répartition des sièges au comité technique spécial de la direction de la sécurité de l'aviation civile en Antilles-Guyane ;

Vu les propositions des organisations syndicales,

Décide :

Article 1er

Sont désignés en qualité de membres du comité technique spécial de la direction de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane :

Représentants de l'administration

(2 titulaires, 2 suppléants)

Membres titulaires

Pierre DUBOIS (président).
Florian LINKE.

Membres suppléants

Stéphane LE FOLL.
Céline MARIE-APPOLINE.

Représentants du personnel

(5 titulaires, 5 suppléants)

CGT

Membres titulaires

Jeanne FLANDRINA.
Manuella HERY.

Membres suppléants

Alain MARGUERITTE.
Otto BRIAND.

FO

Membres titulaires

Patrice BONARDEL.
Vania CHICOT.

Membres suppléants

Jean JACQUES.
Ghislaine EDOUARD.

CFDT

Membre titulaire

Chantal BOBI.

Membre suppléant

Franck GUIMESE.

Article 2

Philippe LEMARIE, chargé de mission, assiste le président du CTS pour l'organisation des réunions et la restitution des débats.

Article 3

Sont désignés experts de l'administration :
Vincent CARMIGNIANI.
Cyril HENNION.
Gilles BROQUERE.
Laurent TEISSIER.
Valérie PUCCI et Georges MADELEINE.

Article 4

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 20 février 2012.

Le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile en Antilles-Guyane,
P. DUBOIS

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Régie autonome des transports parisiens

Décision nº NUN-12-001 du 20 février 2012 portant délégation de signature du responsable de l'unité études au responsable technique de l'unité études

NOR : *TRAT1206527S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le responsable de l'unité études,

Vu le décret nº 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;

Vu le décret nº 59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la RATP ;

Vu le décret nº 89-410 du 20 juin 1989 relatif à l'organisation de la RATP ;

Vu la délégation de pouvoirs nº 2011-31 consentie le 1er juillet 2011 au directeur du département MRF par le président-directeur général de la RATP ;

Vu la délégation de pouvoirs (note de département nº 12-009) consentie le 1er janvier 2012 au responsable de l'unité études par le directeur du département MRF,

Décide :

Article 1er

De donner délégation à M. Yvon Noël, responsable technique de l'unité études, à l'effet de signer, en son nom, les actes suivants, pris pour les besoins de l'activité de ladite unité : les actes relatifs aux attributions qui lui ont été consenties aux termes de la disposition nº 1 (application du droit du travail et gestion des ressources humaines), de la disposition nº 2 (sécurité des voyageurs, des agents et des tiers) et de celle nº 3 (dispositions générales) de sa délégation de pouvoirs du 1er janvier 2012 (note de département nº 12-009) susvisée.

Article 2

En cas d'absence ou d'empêchement de M. Yvon Noël, responsable technique de l'unité études, de donner délégation à : M. Michel Andurand, responsable de l'entité contrôle audits qualité de l'unité études, ou à M. Jean Luc Cohuau, responsable de l'entité études électriques de l'unité études, ou à M. Jean Luc Francoual, responsable de l'entité études mécaniques de l'unité études, à l'effet de signer, en son nom, tous les actes dont la signature a été déléguée par la présente décision.

Article 3

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 20 février 2012.

Le responsable de l'unité études,
P. Miniou

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Décision du 20 février 2012 portant nomination au conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile

NOR : *DEVA1132283S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

La directrice de la sécurité de l'aviation civile,
Vu les articles R. 421-9 à R. 421-13 du code de l'aviation civile ;
Vu le décret nº 2006-672 du 8 juin 2006 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de commissions administratives à caractère consultatif ;
Vu le décret nº 2009-620 du 6 juin 2009 relatif à certaines commissions administratives à caractère consultatif relevant du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire ;
Vu la décision du 29 octobre 2010 portant nomination au conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Décide :

Article 1er

Le paragraphe *a* du I (section des essais et réceptions) de l'article 1er de la décision du 29 octobre 2010 susvisée est modifié comme suit :

« *a)* Membres représentant l'aviation militaire

M. Jean-Luc FOURDRINIER est nommé membre suppléant en remplacement de M. Denis GARIEL. »

Article 2

Le paragraphe *b* du I (section des essais et réceptions) de l'article 1er de la décision du 29 octobre 2010 susvisée est modifié comme suit :

« *b)* Membres représentant l'aviation civile

M. Frantz CHOUT est nommé membre titulaire en remplacement de M. Jean-Yves PIERI.
M. Thierry LEMPEREUR est nommé membre suppléant en remplacement de Mme Geneviève EYDALEINE. »

Article 3

Le paragraphe *c* du I (section des essais et réceptions) de l'article 1er de la décision du 29 octobre 2010 susvisée est modifié comme suit :

« *c)* Membres représentant l'industrie aéronautique

M. Patrick BREMOND est nommé membre titulaire en remplacement de M. Didier GUERIN.
M. Hugues VAN DER STICHEL est nommé membre titulaire en remplacement de M. Claude LELAIE.
M. Patrick du CHE est nommé membre suppléant en remplacement de M. Hugues VAN DER STICHEL. »

Article 4

Le paragraphe *a* du II (section du transport aérien) de l'article 1er de la décision du 29 octobre 2010 susvisée est modifié comme suit :

« *a)* Membres représentant l'aviation civile

M. Thierry LEMPEREUR est nommé membre suppléant en remplacement de Mme Geneviève EYDALEINE. »

Article 5

Le paragraphe *c* du II (section du transport aérien) de l'article 1er de la décision du 29 octobre 2010 susvisée est modifié comme suit :

« *c)* Membres représentant les exploitants du transport aérien

M. Patrick POUSSE est nommé membre titulaire en remplacement de M. Didier CANLER.
Mme Valérie DUMAS est nommée membre suppléant en remplacement de M. Christian MASSONNET.
M. Jérôme BREUZET est nommé membre suppléant en remplacement de M. Luc BERTHIER.
M. Yann RENIER est nommé membre suppléant en remplacement de M. Jean-Marc FERRAUD.
M. Éric FRANCOIS est nommé membre suppléant en remplacement de M. Benoît LAURENT.
M. Frédéric FOUCHET est nommé membre suppléant en remplacement de M. Jean-Pierre LE GOFF. »

Article 6

Le paragraphe *d* du II (section du transport aérien) de l'article 1er de la décision du 29 octobre 2010 susvisée est modifié comme suit :

« *d)* Membres représentant le personnel navigant professionnel du transport aérien

M. Jean-Félix BARRAL est nommé membre titulaire en remplacement de M. Jean-François CALVET.
M. Pascal GUERIN est nommé membre titulaire en remplacement de M. Jean-Jacques ELBAZ.
M. Thierry COIFFARD est nommé membre suppléant en remplacement de M. Jean-François SCHNEIDER.
M. Philippe DUFOREST est nommé membre suppléant en remplacement de M. Serge DELORME.
M. Raphaël KOENIG est nommé membre suppléant en remplacement de M. Emmanuel ROLLIER.
M. Thierry LE FLOC'H est nommé membre suppléant en remplacement de M. Ronald VIANEY. »

Article 7

Le paragraphe *a* du III (section du travail aérien) de l'article 1er de la décision du 29 octobre 2010 susvisée est modifié comme suit :

« *a)* Membres représentant l'aviation civile

M. Thierry LEMPEREUR est nommé membre titulaire en remplacement de Mme Geneviève EYDALEINE. »

Article 8

Le paragraphe *c* du III (section du travail aérien) de l'article 1er de la décision du 29 octobre 2010 susvisée est modifié comme suit :

« *c)* Membres représentant les exploitants du travail aérien

M. Jean-Pierre TRIMAILLE est nommé membre titulaire en remplacement de M. Gérard PIC.
M. Laurent CAILLARD est nommé membre suppléant en remplacement de M. Jean-Pierre TRIMAILLE.
M. Philippe RAUX est nommé membre suppléant en remplacement de M. Jean-Claude BILLOT. »

Au lieu de : « M. Yannick METAIRE », lire : « M. Yannick METAIRIE ».

Article 9

Le paragraphe *d* du III (section du travail aérien) de l'article 1er de la décision du 29 octobre 2010 susvisée est modifié comme suit :

« *d)* Membres représentant le personnel navigant professionnel du travail aérien

M. Philippe GUILLAUT est nommé membre suppléant en remplacement de M. Thierry COIFFARD. »

Article 10

L'article 2 de la décision du 29 octobre 2010 susvisée est modifié comme suit :
« M. Thierry LEMPEREUR est nommé président de la section du travail aérien en remplacement de Mme Geneviève EYDALEINE. »

Article 11

Le mandat des membres désignés ci-dessus expire le 9 octobre 2012.

Article 12

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 20 février 2012.

La directrice générale de l'aviation civile,
F. Rousse

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Régie autonome des transports parisiens

Décision nº VAL 2012-15 du 22 février 2012 portant délégation de pouvoirs du président-directeur général au directeur du département valorisation immobilière, achats et logistique (VAL)

NOR : *TRAT1206438S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le président-directeur général,

Vu le décret nº 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;

Vu le décret nº 59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la RATP ;

Vu le décret nº 89-410 du 20 juin 1989 relatif à l'organisation de la RATP ;

Vu la décision du président-directeur général en date du 22 février 2012 approuvant l'acquisition auprès de la société Michelet 57, de lots de copropriété situés sur la parcelle AJ 85 à Saint-Ouen (93400) au 57 de l'avenue Michelet,

Décide :

Article 1er

De donner délégation au directeur du département valorisation immobilière, achats et logistique (VAL), à l'effet d'exercer les pouvoirs suivants : passer tous actes consécutifs ou nécessaires à la mise en œuvre de la décision en date du 22 février 2012 susvisée, sous les charges et conditions que le directeur du département VAL avisera, accomplir toutes démarches et formalités, élire domicile et généralement faire le nécessaire pour l'exécution de ladite décision.

Article 2

Le délégataire assumera toutes les responsabilités, notamment pénales, que la loi ou les règlements mettent à la charge du chef d'entreprise, ces responsabilités étant expressément déléguées en même temps que les pouvoirs correspondants.

Article 3

À charge pour lui d'en informer préalablement le délégant, le délégataire pourra déléguer sa signature.

Article 4

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 22 février 2012.

Le président-directeur général,
P. MONGIN

Développement durable

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Commissariat général au développement durable

Décision nº 2012-1085 du 22 février 2012 portant modification de la décision nº 2009-1635 du 11 mars 2009 portant nomination des ordonnateurs secondaires

NOR : *DEVD1206914S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le président-directeur général de Météo-France,

Vu le décret nº 53-1227 du 10 décembre 1953 relatif à la réglementation comptable applicable aux établissements publics à caractère administratif ;

Vu le décret nº 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique ;

Vu le décret nº 93-861 du 18 juin 1993 modifié portant création de l'établissement public Météo-France ;

Vu le décret du 4 mai 2009 portant nomination du président-directeur général de Météo-France ;

Vu la décision portant organisation générale de Météo-France, dans sa version 8 applicable au 1er octobre 2011 ;

Vu la décision nº 2009-1635 du 11 mars 2009 modifiée portant nomination des ordonnateurs secondaires,

Décide :

Article 1er

L'article 15 de la décision nº 2009-1635 du 11 mars 2009 susvisée est ainsi rédigé : « *Article 15*. – Mme Victorine PERARNAUD, directrice de la direction interrégionale des Antilles-Guyane, est nommée ordonnateur secondaire de la direction interrégionale des Antilles-Guyane. »

Article 2

La présente décision entre en vigueur le 1er mars 2012.

Article 3

La secrétaire générale est chargée de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 22 février 2012.

Le président-directeur général,
F. Jacq

Développement durable

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Commissariat général au développement durable

Décision nº 2012-1088 du 22 février 2012 portant modification de la décision nº 2009-3004 du 4 mai 2009 portant délégation de signature

NOR : *DEVD1206915S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le président-directeur général de Météo-France,

Vu le décret nº 53-1227 du 10 décembre 1953 relatif à la réglementation comptable applicable aux établissements publics à caractère administratif ;

Vu le décret nº 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique ;

Vu le décret nº 93-861 du 18 juin 1993 modifié portant création de l'établissement public Météo-France, ;

Vu le décret du 4 mai 2009 portant nomination du président-directeur général de Météo-France ;

Vu la décision nº 2009-1629 du 11 mars 2009 portant organisation générale de l'établissement en matière financière et comptable ;

Vu la décision nº 2009-1635 du 11 mars 2009 modifiée portant nomination des ordonnateurs secondaires ;

Vu la décision nº 2009-3004 du 4 mai 2009 modifiée portant délégation de signature,

Décide :

Article 1er

Le paragraphe XIV de l'article 27 de la décision nº 2009-3004 du 4 mai 2009 susvisée est ainsi rédigé :

« XIV. – Mme Victorine PERARNAUD, directrice de la direction interrégionale des Antilles-Guyane, et, en son absence ou si elle est empêchée, M. Max REYAL, adjoint d'exploitation à la direction interrégionale des Antilles-Guyane. »

Article 2

La présente décision entre en vigueur le 1er mars 2012.

Article 3

La secrétaire générale est chargée de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 22 février 2012.

Le président-directeur général,
F. Jacq

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Premier ministre
Direction de l'information légale et administrative

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Régie autonome des transports parisiens

Décision du 22 février 2012 portant autorisation d'acquisition de lots de copropriété situés sur la parcelle AJ 85 à Saint-Ouen (93400) au 57 de l'avenue Michelet

NOR : *TRAT1206613S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

M. Pierre Mongin, président-directeur général de la Régie autonome des transports parisiens (RATP),

Agissant au nom de ladite RATP, dont le siège est situé à Paris (12e), 54, quai de la Rapée,

Et spécialement délégué à l'effet des présentes en vertu des pouvoirs qui me sont conférés par l'article 22 du règlement intérieur du conseil d'administration,

Après avoir rappelé qu'un avis des domaines en date du 1er décembre 2011 a été rendu,

Autorise l'acquisition, par la RATP, auprès de la société Michelet 57, SARL, au capital de 100 euros, dont le siège social est au 17, rue d'Orléans, 92200 Neuilly-sur-Seine, enregistrée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro 483040051, au prix de 1 995 000 €, les biens suivants situés sur la parcelle AJ 85 à Saint-Ouen (93400) au 57 de l'avenue Michelet et constituant partie d'une copropriété :

– les lots 9 et 10 dénommés bâtiments E et F d'une surface loi Carrez totale de 2 041 m², y compris la jouissance exclusive du lot 20 (79 m²), et
– les lots mitoyens 7 et 8 (bâtiments C et D) d'une surface totale de 668 m² (lot 7 de 621 m², lot 8 de 47 m²) y compris la jouissance exclusive du lot 18 (203 m² de jardin) occupés en vertu d'un bail commercial en date du 4 novembre 2009 au profit de la société ELEV, moyennant un loyer annuel hors taxes et hors charges de trente-six mille euros (36 000 €).

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 22 février 2012.

Le président-directeur général de la RATP,
P. Mongin

Prévention des risques

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de la prévention des risques

Décision nº AD 2012-03 du 23 février 2012 relative à l'agrément d'artifices de divertissement

NOR : *DEVP1205711S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu le code de la défense, notamment son article L. 2352-1 ;

Vu le décret nº 2010-455 du 4 mai 2010 relatif à la mise sur le marché et au contrôle des produits explosifs ;

Vu l'arrêté du 4 mai 2010 relatif aux modalités d'homologation, de marquage, d'étiquetage, d'utilisation et de manipulation des produits explosifs ;

Vu l'arrêté du 4 mai 2010 portant habilitation et agrément de l'INERIS (Institut national de l'environnement industriel et des risques) pour la mise en œuvre des procédures d'évaluation de la conformité des produits explosifs et pour procéder aux examens et épreuves prévus à l'article 35 du décret nº 2010-455 du 4 mai 2010 ;

Vu la décision du 26 janvier 2012 relative à l'agrément du laboratoire d'essais de la société Art Lab pour la réalisation des examens et épreuves en vue de l'agrément des artifices de divertissement ;

Vu la demande présentée le 23 décembre 2011 par la société Art Lab ;

Vu les dossiers 107 EB BB 5 du 9 novembre 2011, 107 EB BB 6 du 9 novembre 2011, 107 EB BB 7 du 9 novembre 2011, 107 EB BB 8 du 3 novembre 2011, 107 EB BB 9 du 3 novembre 2011, 107 EB BB 10 du 3 novembre 2011, présentés à l'appui de cette demande ;

Vu le rapport INERIS/AD/654 du 25 janvier 2012 ;

Vu la correspondance du 25 janvier 2012 du laboratoire d'essais de la société Art Lab, Le Bochet, 08390 Sauville ;

Considérant que les résultats obtenus suite à la mise en œuvre des épreuves et examens réalisés sur les échantillons présentés dans la demande répondent aux exigences du décret du 4 mai 2010 susvisé,

Décide :

Article 1er

Les artifices de divertissement élémentaires portés dans le tableau ci-après sont agréés au titre du décret du 4 mai 2010 susvisé avec les numéros et le groupe de classement indiqués.

NOM COMMERCIAL de l'artifice	RÉFÉRENCE de l'artifice selon le titulaire	CLASSEMENT retenu	NUMÉRO d'agrément (*)	MASSE moyenne de matière active (g)	DISTANCE de sécurité (m)
Bombe 100 mm cylindrique tourbillon centre multicolore clignotant blanc	BP4/45/0608CFW	K3	BB/79355/07/17	366,5	80
Bombe 100 mm cylindrique tourbillon centre multicolore clignotant vert	BP4/45/0608CFV	K3	BB/79356/07/17	366,5	80
Bombe 100 mm cylindrique tourbillon centre multicolore clignotant rosé	BP4/45/0608CFPi	K3	BB/79357/07/17	366,5	80
Bombe 100 mm Lemon special glittering	BP4/43/07L	K3	BB/79358/07/17	329	100
Bombe 100 mm Big pistil to brocade crown gold ring	BA4/45/3220 G	K3	BB/79359/07/17	244	90

NOM COMMERCIAL de l'artifice	RÉFÉRENCE de l'artifice selon le titulaire	CLASSEMENT retenu	NUMÉRO d'agrément (*)	MASSE moyenne de matière active (g)	DISTANCE de sécurité (m)
Bombe 100 mm Big pistil to brocade crown silver ring	BA4/45/3220 S	K3	BB/79360/07/17	244	90
Bombe 100 mm Big pistil to brocade crown blue ring	BA4/45/3220 B	K3	BB/79361/07/17	244	90
Bombe 100 mm Big pistil to brocade crown red ring	BA4/45/3220 R	K3	BB/79362/07/17	244	90
Bombe 100 mm Big pistil to brocade crown yellow ring	BA4/45/3220 Y	K3	BB/79363/07/17	244	90
Bombe 100 mm Big pistil to brocade crown green ring	BA4/45/3220 V	K3	BB/79364/07/17	244	90
Bombe 100 mm Big pistil to brocade crown purple ring	BA4/45/3220 P	K3	BB/79365/07/17	244	90
Bombe 75 mm red to titanium chrys	BP3/45/0033RT	K3	BB/79366/07/17	144,5	80
Bombe 75 mm blue to titanium chrys	BP3/45/0033BT	K3	BB/79367/07/17	144,5	80
Bombe 75 mm yellow to titanium chrys	BP3/45/0033YT	K3	BB/79368/07/17	144,5	80
Bombe 75 mm green to titanium chrys	BP3/45/0033GT	K3	BB/79369/07/17	144,5	80
Bombe 75 mm purple to titanium chrys	BP3/45/0033PT	K3	BB/79370/07/17	144,5	80
Bombe 100 mm anneau rouge à titanium chrys	BA4/45/0033RT	K3	BB/79371/07/17	310	105
Bombe 100 mm anneau bleu à titanium chrys	BA4/45/0033BT	K3	BB/79372/07/17	310	105
Bombe 100 mm anneau jaune à titanium chrys	BA4/45/0033YT	K3	BB/79373/07/17	310	105
Bombe 100 mm anneau vert à titanium chrys	BA4/45/0033VT	K3	BB/79374/07/17	310	105
Bombe 100 mm anneau violet à titanium chrys	BA4/45/0033PT	K3	BB/79375/07/17	310	105
Bombe 100 mm anneau rouge à papillon couronne brocade	BA4/45/0032R	K3	BB/79376/07/17	251	90
Bombe 100 mm anneau bleu à papillon couronne brocade	BA4/45/0032B	K3	BB/79377/07/17	251	90
Bombe 100 mm anneau jaune à papillon couronne brocade	BA4/45/0032Y	K3	BB/79378/07/17	251	90
Bombe 100 mm anneau vert à papillon couronne brocade	BA4/45/0032V	K3	BB/79379/07/17	251	90
Bombe 100 mm anneau violet à papillon couronne brocade	BA4/45/0032P	K3	BB/79380/07/17	251	90

(*) BB : bombe d'artifice.

Le titulaire des présents agréments est la société Euro Bengale, Le Bochet, 08390 Sauville, laquelle importe et commercialise en France les produits portés dans le tableau ci-dessus.

Article 2

Les artifices de divertissement sont agréés aux conditions de la demande.

Le titulaire des présents agréments s'assure que les artifices de divertissement élémentaires importés, conservés, vendus ou utilisés en France sont conformes aux modèles décrits dans les dossiers susvisés et répondent aux exigences réglementaires en vigueur, notamment celles prévues par le recueil des règles et procédures d'agrément des artifices de divertissement susvisé.

Le titulaire des présents agréments s'assure que la concentration des constituants des compositions pyrotechniques respecte, en outre, les tolérances fixées par l'article 37 de l'arrêté du 4 mai 2010 susvisé.

Article 3

Le titulaire des présents agréments s'assure que les notices et modes d'emploi des artifices de divertissement commercialisés donnent toutes indications nécessaires, en français, pour la préparation et l'exécution des tirs de façon à garantir la sécurité des personnes qui en sont chargées, ainsi que celle du public.

Ces indications comprennent, en particulier, les prescriptions relatives aux mesures à prendre en cas d'incident de tir ainsi que les distances de sécurité à respecter.

Article 4

Le titulaire des présents agréments est tenu de vérifier la conformité des produits importés avec les modèles agréés selon son plan qualité. Ce plan détermine notamment les plans d'échantillonnage et les fréquences de contrôle.

Article 5

Le titulaire des présents agréments s'assure que les étiquettes et marquages sont conformes en tous points aux modèles déposés lors de la demande d'agrément, aux exigences réglementaires en vigueur, notamment celles prévues par l'article 39 de l'arrêté du 4 mai 2010 susvisé. En particulier, la masse moyenne de matière active de chaque artifice, telle qu'elle apparaît dans les dossiers techniques présentés par le titulaire des agréments, est indiquée sur l'étiquette sous la forme : « MA ≈ xxxxx g » dans laquelle « xxxxx » représente la valeur en grammes de cette masse de matière active. Cette quantité peut être exprimée en « mg » ou en « kg » en fonction de la masse de l'artifice.

Article 6

Les présents agréments sont donnés sans préjudice des autres dispositions réglementaires applicables à ces produits, notamment en matière de transport, de conservation, de vente et d'utilisation.

Article 7

Les agréments ci-dessus sont valables jusqu'au 4 juillet 2017.

Article 8

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 23 février 2012.

Pour la ministre et par délégation :
L'ingénieur en chef des mines,
C. Bourillet

Prévention des risques

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de la prévention des risques

Décision nº AD 2011-41 du 23 février 2012 relative à l'agrément d'artifices de divertissement

NOR : *DEVP1205696S*

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu le code de la défense, notamment son article L. 2352-1 ;

Vu le décret nº 2010-455 du 4 mai 2010 relatif à la mise sur le marché et au contrôle des produits explosifs ;

Vu l'arrêté du 4 mai 2010 relatif aux modalités d'homologation, de marquage, d'étiquetage, d'utilisation et de manipulation des produits explosifs ;

Vu l'arrêté du 4 mai 2010 portant habilitation et agrément de l'INERIS (Institut national de l'environnement industriel et des risques) pour la mise en œuvre des procédures d'évaluation de la conformité des produits explosifs et pour procéder aux examens et épreuves prévus à l'article 35 du décret nº 2010-455 du 4 mai 2010 ;

Vu la décision du 26 janvier 2012 relative à l'agrément du laboratoire d'essais de la société Art Lab pour la réalisation des examens et épreuves en vue de l'agrément des artifices de divertissement ;

Vu le courrier du 9 janvier 2012 de la société Pirotecnia Igual mandatant la société Art Lab pour effectuer les démarches en vue de l'obtention des agréments des artifices de divertissement mentionnés dans les dossiers 095 IG CH 1 du 23 août 2011, 095 IG CH 2 du 20 octobre 2011, 095 IG BB 4 du 23 août 2011 ;

Vu la demande présentée le 7 novembre 2011 par la société Art Lab ;

Vu les dossiers 095 IG CH 1 du 23 août 2011, 095 IG CH 2 du 20 octobre 2011, 095 IG BB 4 du 23 août 2011, présentés à l'appui de cette demande ;

Vu le rapport INERIS/AD/641 du 4 janvier 2012 ;

Vu la correspondance du 5 janvier 2012 du laboratoire d'essais de la société Art Lab, Le Bochet, 08390 Sauville ;

Vu l'avis du comité de liaison des artifices de divertissement (séance du 28 novembre 2011) ;

Considérant que les résultats obtenus suite à la mise en œuvre des épreuves et examens réalisés sur les échantillons présentés dans la demande répondent aux exigences du décret du 4 mai 2010 susvisé,

Décide :

Article 1er

Les artifices de divertissement élémentaires portés dans le tableau ci-après sont agréés au titre du décret du 4 mai 2010 susvisé avec les numéros et le groupe de classement indiqués.

NOM COMMERCIAL de l'artifice	RÉFÉRENCE de l'artifice selon le titulaire	CLASSEMENT retenu	NUMÉRO d'agrément (*)	MASSE moyenne de matière active (g)	DISTANCE de sécurité (m)
Chandelle 60 mm 10 tirs comètes	CND41-51A	K4	CH/79087/07/17	1 516	80
Chandelle 40 mm cintas intermittent rose	CND21-47A	K4	CH/79088/07/17	688	60
Chandelle 40 mm cintas intermittent blanc	CND21-46A	K4	CH/79089/07/17	688	60
Chandelle 40 mm comètes saule pleureur	CND21-07A	K4	CH/79090/07/17	439	60
Chandelle 40 mm comètes kamuro	CND21-08A	K4	CH/79091/07/17	452	60

NOM COMMERCIAL de l'artifice	RÉFÉRENCE de l'artifice selon le titulaire	CLASSEMENT retenu	NUMÉRO d'agrément (*)	MASSE moyenne de matière active (g)	DISTANCE de sécurité (m)
Chandelle 40 mm comètes pailletée argent	CND21-12A	K4	CH/79092/07/17	490	60
Chandelle 40 mm comètes pailletée or	CND21-13A	K4	CH/79093/07/17	469	60
Chandelle 40 mm comètes citron	CND21-15A	K4	CH/79094/07/17	511	60
Chandelle 40 mm comètes orange	CND21-16A	K4	CH/79095/07/17	464	60
Chandelle 40 mm comètes fuschia	CND21-18A	K4	CH/79096/07/17	513	60
Chandelle 40 mm comètes violet	CND21-19A	K4	CH/79097/07/17	516	60
Chandelle 40 mm comètes cyan	CND21-23A	K4	CH/79098/07/17	506	60
Chandelle 40 mm comètes coconut	CND21-38A	K4	CH/79099/07/17	478	60
Chandelle 40 mm comètes pailletée jaune-vert ...	CND21-72A	K4	CH/79100/07/17	476	60
Bombe C/100 mm cintas intermittent rose	CAC82-46	K4	BB/79101/07/17	583	110

(*) CH : chandelle romaine ; BB : bombe d'artifice.

Le titulaire des présents agréments est la société Pirotecnia Igual, Mas Pubill PO Box 069, 08811 Canyelles, Barcelone, Espagne, laquelle importe et commercialise en France les produits portés dans le tableau ci-dessus.

Article 2

Les artifices de divertissement sont agréés aux conditions de la demande.

Le titulaire des présents agréments s'assure que les artifices de divertissement élémentaires importés, conservés, vendus ou utilisés en France sont conformes aux modèles décrits dans les dossiers susvisés et répondent aux exigences réglementaires en vigueur, notamment celles prévues par le recueil des règles et procédures d'agrément des artifices de divertissement susvisé.

Le titulaire des présents agréments s'assure que la concentration des constituants des compositions pyrotechniques respecte, en outre, les tolérances fixées par l'article 37 de l'arrêté du 4 mai 2010 susvisé.

Article 3

Le titulaire des présents agréments s'assure que les notices et modes d'emploi des artifices de divertissement commercialisés donnent toutes indications nécessaires, en français, pour la préparation et l'exécution des tirs de façon à garantir la sécurité des personnes qui en sont chargées, ainsi que celle du public.

Ces indications comprennent, en particulier, les prescriptions relatives aux mesures à prendre en cas d'incident de tir ainsi que les distances de sécurité à respecter.

Article 4

Le titulaire des présents agréments est tenu de vérifier la conformité des produits importés avec les modèles agréés selon son plan qualité. Ce plan détermine notamment les plans d'échantillonnage et les fréquences de contrôle.

Article 5

Le titulaire des présents agréments s'assure que les étiquettes et marquages sont conformes en tous points aux modèles déposés lors de la demande d'agrément, aux exigences réglementaires en vigueur, notamment celles prévues par l'article 39 de l'arrêté du 4 mai 2010 susvisé. En particulier, la masse moyenne de matière active de chaque artifice, telle qu'elle apparaît dans les dossiers techniques présentés par le titulaire des agréments est indiquée sur l'étiquette sous la forme : « MA ≈ xxxxx g » dans laquelle « xxxxx » représente la valeur en grammes de cette masse de matière active. Cette quantité peut être exprimée en « mg » ou en « kg » en fonction de la masse de l'artifice.

Article 6

Les présents agréments sont donnés sans préjudice des autres dispositions réglementaires applicables à ces produits, notamment en matière de transport, de conservation, de vente et d'utilisation.

Article 7

Les agréments ci-dessus sont valables jusqu'au 4 juillet 2017.

Article 8

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 23 février 2012.

Pour la ministre et par délégation :
L'ingénieur en chef des mines,
C. Bourillet

Prévention des risques

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de la prévention des risques

Décision nº AD 2011-45 du 23 février 2012 relative à l'agrément d'artifices de divertissement

NOR : *DEVP1205695S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu le code de la défense, notamment son article L. 2352-1 ;

Vu le décret nº 2010-455 du 4 mai 2010 relatif à la mise sur le marché et au contrôle des produits explosifs ;

Vu l'arrêté du 4 mai 2010 relatif aux modalités d'homologation, de marquage, d'étiquetage, d'utilisation et de manipulation des produits explosifs ;

Vu l'arrêté du 4 mai 2010 portant habilitation et agrément de l'INERIS (Institut national de l'environnement industriel et des risques) pour la mise en œuvre des procédures d'évaluation de la conformité des produits explosifs et pour procéder aux examens et épreuves prévus à l'article 35 du décret nº 2010-455 du 4 mai 2010 ;

Vu la décision du 26 janvier 2012 relative à l'agrément du laboratoire d'essais de la société Art Lab pour la réalisation des examens et épreuves en vue de l'agrément des artifices de divertissement ;

Vu le courrier du 9 janvier 2012 de la société Pirotecnia Igual mandatant la société Art Lab pour effectuer les démarches en vue de l'obtention des agréments des artifices de divertissement mentionnés dans les dossiers 095 IG BB 3 du 23 août 2011 et 095 IG BB 5 du 23 août 2011 ;

Vu la demande présentée le 2 novembre 2011 par la société Art Lab ;

Vu les dossiers 095 IG BB 3 du 23 août 2011 et 095 IG BB 5 du 23 août 2011, présentés à l'appui de cette demande ;

Vu le rapport INERIS/AD/642 du 4 janvier 2012 ;

Vu la correspondance du 5 janvier 2012 du laboratoire d'essais de la société Art Lab, Le Bochet, 08390 Sauville ;

Considérant que les résultats obtenus suite à la mise en œuvre des épreuves et examens réalisés sur les échantillons présentés dans la demande répondent aux exigences du décret du 4 mai 2010 susvisé,

Décide :

Article 1er

Les artifices de divertissement élémentaires portés dans le tableau ci-après sont agréés au titre du décret du 4 mai 2010 susvisé avec les numéros et le groupe de classement indiqués.

NOM COMMERCIAL de l'artifice	RÉFÉRENCE de l'artifice selon le titulaire	CLASSEMENT retenu	NUMÉRO d'agrément (*)	MASSE moyenne de matière active (g)	DISTANCE de sécurité (m)
Bombe calibre 75 mm queue de cheval Kamuro .	CAC6G-08	K3	BB/79102/07/17	165,5	70
Bombe calibre 75 mm queue de cheval Kamuro à changement intermittent rose	CAC6G-27	K3	BB/79103/07/17	169	70
Bombe calibre 75 mm queue de cheval Kamuro à changement violet	CAC6G-55	K3	BB/79104/07/17	169	70

NOM COMMERCIAL de l'artifice	RÉFÉRENCE de l'artifice selon le titulaire	CLASSEMENT retenu	NUMÉRO d'agrément (*)	MASSE moyenne de matière active (g)	DISTANCE de sécurité (m)
Bombe calibre 75 mm queue de cheval saule pleureur	CAC6G-07	K3	BB/79105/07/17	161	70
Bombe calibre 75 mm queue de cheval saule pleureur multicolore	CAC6G-37	K3	BB/79106/07/17	178	70
Bombe calibre 75 mm queue de cheval saule pleureur à changement intermittent blanc	CAC6G-46	K3	BB/79107/07/17	169	70
Bombe 100 mm Queues Blanches	CAC8 F-31	K3	BB/79108/07/17	333,5	110
(*) BB : bombe d'artifice.					

Le titulaire des présents agréments est la société Pirotecnia Igual, Mas Pubill PO Box 069, 08811 Canyelles, Barcelone, Espagne, laquelle importe et commercialise en France les produits portés dans le tableau ci-dessus.

Article 2

Les artifices de divertissement sont agréés aux conditions de la demande.

Le titulaire des présents agréments s'assure que les artifices de divertissement élémentaires importés, conservés, vendus ou utilisés en France sont conformes aux modèles décrits dans les dossiers susvisés et répondent aux exigences réglementaires en vigueur, notamment celles prévues par le recueil des règles et procédures d'agrément des artifices de divertissement.

Le titulaire des présents agréments s'assure que la concentration des constituants des compositions pyrotechniques respecte, en outre, les tolérances fixées par l'article 37 de l'arrêté du 4 mai 2010 susvisé.

Article 3

Le titulaire des présents agréments s'assure que les notices et modes d'emploi des artifices de divertissement commercialisés donnent toutes indications nécessaires, en français, pour la préparation et l'exécution des tirs de façon à garantir la sécurité des personnes qui en sont chargées ainsi que celle du public.

Ces indications comprennent, en particulier, les prescriptions relatives aux mesures à prendre en cas d'incident de tir ainsi que les distances de sécurité à respecter.

Article 4

Le titulaire des présents agréments est tenu de vérifier la conformité des produits importés avec les modèles agréés selon son plan qualité. Ce plan détermine notamment les plans d'échantillonnage et les fréquences de contrôle.

Article 5

Le titulaire des présents agréments s'assure que les étiquettes et marquages sont conformes en tous points aux modèles déposés lors de la demande d'agrément, aux exigences réglementaires en vigueur, notamment celles prévues par l'article 39 de l'arrêté du 4 mai 2010 susvisé. En particulier, la masse moyenne de matière active de chaque artifice, telle qu'elle apparaît dans les dossiers techniques présentés par le titulaire des agréments, est indiquée sur l'étiquette sous la forme : « MA ≈ xxxxx g » dans laquelle « xxxxx » représente la valeur en grammes de cette masse de matière active. Cette quantité peut être exprimée en « mg » ou en « kg » en fonction de la masse de l'artifice.

Article 6

Les présents agréments sont donnés sans préjudice des autres dispositions réglementaires applicables à ces produits, notamment en matière de transport, de conservation, de vente et d'utilisation.

Article 7

Les agréments ci-dessus sont valables jusqu'au 4 juillet 2017.

Article 8

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 23 février 2012.

Pour la ministre et par délégation :
L'ingénieur en chef des mines,
C. BOURILLET

Prévention des risques

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de la prévention des risques

Décision nº AD 2012-05 du 27 février 2012 relative à l'agrément d'artifices de divertissement

NOR : *DEVP1205698S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu le code de la défense, notamment son article L. 2352-1 ;

Vu le décret nº 2010-455 du 4 mai 2010 relatif à la mise sur le marché et au contrôle des produits explosifs ;

Vu l'arrêté du 4 mai 2010 relatif aux modalités d'homologation, de marquage, d'étiquetage, d'utilisation et de manipulation des produits explosifs ;

Vu l'arrêté du 4 mai 2010 portant habilitation et agrément de l'INERIS (Institut national de l'environnement industriel et des risques) pour la mise en œuvre des procédures d'évaluation de la conformité des produits explosifs et pour procéder aux examens et épreuves prévus à l'article 35 du décret nº 2010-455 du 4 mai 2010 ;

Vu l'attestation d'accréditation nº 1-2321 du laboratoire de la société Ardi SA (convention nº 3337) du 26 avril 2011 pour la réalisation des examens et épreuves en vue de l'agrément des artifices de divertissement ;

Vu la demande présentée le 24 janvier 2012 par la société Ardi SA ;

Vu le dossier nº 05/2011 du 12 janvier 2012 présenté à l'appui de cette demande ;

Vu le rapport INERIS/AD/655 du 6 février 2012 ;

Vu la correspondance du 13 février 2012 de la société Ardi SA, 31-33, avenue des Champs-Élysées, 75008 Paris ;

Considérant que les résultats obtenus suite à la mise en œuvre des épreuves et examens réalisés sur les échantillons présentés dans la demande répondent aux exigences du décret du 4 mai 2010 susvisé,

Décide :

Article 1er

L'artifice de divertissement élémentaire porté dans le tableau ci-après est agréé au titre du décret du 4 mai 2010 susvisé avec le numéro et le groupe de classement indiqués.

NOM COMMERCIAL de l'artifice	RÉFÉRENCE de l'artifice selon le titulaire	CLASSEMENT retenu	NUMÉRO d'agrément (*)	MASSE moyenne de matière active (g)	DISTANCE de sécurité (m)
Feu d'artifice TOTAL PORTABLE 270 secondes	22303	K3	CA/79411/07/17	1 132	50
(*) CA : combinaison d'artifices.					

Le titulaire du présent agrément est la société Ardi SA, 31-33, avenue des Champs-Élysées, 75008 Paris, laquelle importe et commercialise en France le produit porté dans le tableau ci-dessus.

Article 2

L'artifice de divertissement est agréé aux conditions de la demande.

Le titulaire du présent agrément s'assure que les artifices de divertissement importés, conservés, vendus ou utilisés en France sont conformes au modèle décrit dans le dossier susvisé et répondent aux exigences réglementaires en vigueur, notamment celles prévues par le recueil des règles et procédures d'agrément des artifices de divertissement.

Le titulaire du présent agrément s'assure que la concentration des constituants des compositions pyrotechniques respecte, en outre, les tolérances fixées par l'article 37 de l'arrêté du 4 mai 2010 susvisé.

Article 3

Le titulaire du présent agrément s'assure que les notices et modes d'emploi des artifices de divertissement commercialisés donnent toutes indications nécessaires, en français, pour la préparation et l'exécution des tirs de façon à garantir la sécurité des personnes qui en sont chargées, ainsi que celle du public.

Ces indications comprennent, en particulier, les prescriptions relatives aux mesures à prendre en cas d'incident de tir ainsi que les distances de sécurité à respecter.

Article 4

Le titulaire du présent agrément est tenu de vérifier la conformité des produits importés avec le modèle agréé selon son plan qualité. Ce plan détermine notamment les plans d'échantillonnage et les fréquences de contrôle.

Article 5

Le titulaire du présent agrément s'assure que les étiquettes et marquages sont conformes en tout point au modèle déposé lors de la demande d'agrément, aux exigences réglementaires en vigueur, notamment celles prévues par l'article 39 de l'arrêté du 4 mai 2010 susvisé. En particulier, la masse moyenne de matière active de chaque artifice, telle qu'elle apparaît dans le dossier technique présenté par le titulaire de l'agrément, est indiquée sur l'étiquette sous la forme : « MA xxxxx g » dans laquelle « xxxxx » représente la valeur en grammes de cette masse de matière active. Cette quantité peut être exprimée en « mg » ou en « kg » en fonction de la masse de l'artifice.

Article 6

Le présent agrément est donné sans préjudice des autres dispositions réglementaires applicables à ce produit, notamment en matière de transport, de conservation, de vente et d'utilisation.

Article 7

L'agrément ci-dessus est valable jusqu'au 4 juillet 2017.

Article 8

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 27 février 2012.

Pour la ministre et par délégation :
L'ingénieur en chef des mines,
C. Bourillet

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Décision nº DSNA/D 12-0038 du 28 février 2012 portant délégation de signature (direction des services de la navigation aérienne)

NOR : *DEVA1205562S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le directeur des services de la navigation aérienne,

Vu le décret nº 2005-200 du 28 février 2005 portant création de la direction des services de la navigation aérienne, et notamment son article 3 ;

Vu le décret du 29 juillet 2009 portant nomination de M. Maurice Georges en qualité de directeur des services de la navigation aérienne ;

Vu l'arrêté du 31 décembre 2008 portant règlement de comptabilité pour la désignation des ordonnateurs secondaires et de leurs délégués du budget annexe « contrôle et exploitation aériens » ;

Vu la décision nº DSNA/D 11-0089 du 26 mai 2011 portant délégation de signature (direction générale de l'aviation civile, direction des services de la navigation aérienne),

Décide :

Article 1er

Les articles 11 et 17 de la décision nº 11-0089 du 26 mai 2011 sont modifiés ainsi qu'il suit :

« Art. 11. – Au service de la navigation aérienne Centre-Est (SNA/CE), délégation de signature est donnée à l'effet de signer, dans la limite de leurs attributions respectives, tous actes ou pièces administratives liés à l'exécution des recettes et des dépenses du budget annexe contrôle et exploitation aériens à :

Mme Sylvie Chambon, ingénieure principale des études et de l'exploitation de l'aviation civile.

M. Alain Genia, ingénieur principal des études et de l'exploitation de l'aviation civile, à compter du 1er avril 2012.

Mme Monique Henriot, attachée principale d'administration de l'aviation civile.

M. Daniel Bour, assistant d'administration de l'aviation civile de classe exceptionnelle. »

« Art. 17. – Au service de la navigation aérienne Sud (SNA/S), délégation de signature est donnée à l'effet de signer, dans la limite de leurs attributions respectives, tous actes ou pièces administratives liés à l'exécution des recettes et des dépenses du budget annexe contrôle et exploitation aériens, à :

Mme Évelyne Berthou, ingénieure en chef du contrôle aérien.

M. Jean-Marc Pipet, conseiller d'administration.

Mme Sandrine Bercé, assistante d'administration de l'aviation civile de classe exceptionnelle. »

Article 2

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 28 février 2012.

Le directeur,
M. Georges

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

École nationale de l'aviation civile

Décision nº ENAC/DG 15 du 1er mars 2012 portant composition nominative du comité technique spécial de l'École nationale de l'aviation civile sur le site de Montpellier

NOR : *DEVA1201751S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le directeur de l'École nationale de l'aviation civile,

Vu la loi nº 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi nº 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu le décret nº 2007-651 du 30 avril 2007 modifié portant statut de l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret du 27 novembre 2008 nommant M. Marc HOUALLA directeur de l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret nº 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'État ;

Vu l'arrêté du 7 juillet 2011 portant création de comités techniques de réseau, de proximité et spéciaux à la direction générale de l'aviation civile et à l'École nationale de l'aviation civile ;

Vu la décision du 14 novembre 2011 fixant la répartition des sièges attribués aux représentants du personnel aux comités techniques spéciaux de l'École nationale de l'aviation civile,

Décide :

Article 1er

Sont nommés membres du comité technique spécial créé auprès du chef de centre de l'École nationale de l'aviation civile à Montpellier :

a) **En qualité de représentants de l'administration**

Président : M. Bruno VILLEMONT, chef du centre de l'ENAC/Montpellier, ou son représentant,

Le responsable ayant autorité en matière de ressources humaines : Mme Mireille DIAZ, responsable de la division administrative, ou son représentant.

b) **En qualité de représentants du personnel**

Membres titulaires

M. Hervé MAIGRE (FO).
M. Germain BOUCHER (FO).
Mlle Catherine VAREZ (FO).
M. Didier PETIOT (SNCTA et SNPL France ALPA).

Membres suppléants

M. Mathieu TRANCHANT (FO).
M. Patrick NEVEU (FO).
M. Bernard MANGANI (FO).
Mme Anne MONTAGNE (SNCTA et SNPL France ALPA).

Article 2

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 1er mars 2012.

Pour le directeur de l'École nationale
de l'aviation civile et par délégation :
Le secrétaire général,
G. Le Breton

Sécurité et circulation routières

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Délégation à la sécurité
et à la circulation routières

Décision du 2 mars 2012 portant désignation des représentants de l'administration et du personnel au comité technique spécial institué auprès du délégué à la sécurité et à la circulation routières

NOR : *DEVS1206388S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le délégué à la sécurité et à la circulation routières,

Vu la loi nº 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, notamment son article 9 *bis,* ensemble la loi nº 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État, notamment son article 15 ;

Vu la loi nº 2010-751 du 5 juillet 2010 relative à la rénovation du dialogue social et comportant diverses dispositions relatives à la fonction publique, notamment son article 33 ;

Vu le décret nº 2011-184 du 15 février 2011 relatif aux comités techniques dans les administrations et les établissements publics de l'État ;

Vu l'arrêté du 27 juin 2011 portant création de comités techniques au sein des services du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ;

Vu l'arrêté du 14 novembre 2011 fixant la répartition des sièges de représentants du personnel entre les organisations syndicales au sein des comités techniques au ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ;

Vu les résultats de la consultation des personnels du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement du 20 octobre 2011,

Décide :

Article 1er

Sont désignés pour siéger au sein du comité technique spécial institué auprès du délégué à la sécurité et à la circulation routières :

Représentants de l'administration

Membres titulaires

M. Jean-Luc NEVACHE, délégué, et M. Serge PINSON, sous-directeur des actions transversales et des ressources.

Membres suppléants

M. Henri PREVOST, chef de service, adjoint au délégué, et M. Christophe MARMIN, adjoint au sous-directeur des actions transversales et des ressources.

Représentants des organisations syndicales

Membres titulaires

FIEVET Nicole (CFDT), LISSA Catherine (CFDT), TIET-LAOUATI Fadila (CGT), DEMAY Arnaud (CGT), MAKHLOUFI Mustapha (FO), MIRE Claude (FO).

Membres suppléants

DUMAREIX Yann (CFDT), CHAUDRON Jean-Marie (CFDT), DAVID Corinne (CGT), BOUISSOU Aurélie (CGT), MONNOU Angèle (FO), ROY Christian (FO).

Article 2

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 2 mars 2012.

Le délégué à la sécurité
et à la circulation routières,
J.-L. NEVACHE

Développement durable

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Commissariat général au développement durable

Météo-France

Décision nº 12-110 du 7 mars 2012 fixant, au titre de l'année 2012, la composition du jury du concours interne pour le recrutement d'élèves ingénieurs des travaux de la météorologie

NOR : *DEVD1207105S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la loi nº 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi nº 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu le décret nº 65-184 du 5 mars 1965 modifié relatif au statut particulier des ingénieur(e)s des travaux de la météorologie ;

Vu le décret nº 2004-1105 du 19 octobre 2004 relatif à l'ouverture des procédures de recrutement dans la fonction publique de l'État ;

Vu l'arrêté du 23 février 2000 modifié fixant les modalités d'organisation et le programme du concours interne pour le recrutement d'ingénieur(e)s des travaux de la météorologie ;

Vu la décision nº 12-033 du 17 janvier 2012 autorisant, au titre de l'année 2012, l'ouverture d'un concours interne pour le recrutement d'élèves ingénieur(e)s des travaux de la météorologie,

Décide :

Article 1er

Le jury du concours interne pour le recrutement d'élèves ingénieur(e)s des travaux de la météorologie, au titre de l'année 2012, ouvert par décision susvisée, est composé comme suit :

Président : M. François LALAURETTE, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts.
Vice-présidente : Mme Maryse DESROZIERS, chef d'unité technique.

Membres de jury et examinateurs :

Mme Marie-Noëlle BONNIFASSY, professeure certifiée en anglais.
M. Jean-Claude CAMOIN, conseiller d'administration.
M. Walter DAMIN, professeur agrégé de mathématiques.
Mme Florence DUPUY-DELFAUD, professeure agrégée de physique.

Examinateurs :

M. Saïd BENJELLOUN, professeur certifié bi-admissible en arabe.
Mme Béatrice CRABERE, professeure certifiée en russe.
Mme Patricia GIRARD DE PINDRAY, professeure vacataire en espagnol.
Mme MONTERMINI Giovanna, enseignante indépendante en italien.
Mme Josipa SPOLJARIC, professeure vacataire en allemand.
M. Emmanuel CELHAY, ingénieur divisionnaire des travaux de la météorologie.
M. Arnaud MEQUIGNON, ingénieur des travaux de la météorologie.
M. Hugo VANDEPUTTE, ingénieur divisionnaire des travaux de la météorologie.

Article 2

Le président-directeur général de Météo-France est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 7 mars 2012.

Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement du président-directeur général :
La directrice des ressources humaines,
Y. Ferry-Delétang

Développement durable

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Commissariat général au développement durable

Météo-France

Décision nº 12-111 du 7 mars 2012 fixant au titre de l'année 2012 la composition du jury du concours spécial pour le recrutement d'élèves ingénieur(e)s des travaux de la météorologie

NOR : *DEVD1207107S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la loi nº 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi nº 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu le décret nº 65-184 du 5 mars 1965 modifié relatif au statut particulier des ingénieur(e)s des travaux de la météorologie, et notamment ses articles 7 et 8 ;

Vu le décret nº 2004-1105 du 19 octobre 2004 relatif à l'ouverture des procédures de recrutement dans la fonction publique de l'État ;

Vu l'arrêté du 17 octobre 1988 modifié fixant les modalités du concours spécial d'admission des titulaires d'une maîtrise de sciences en qualité d'élèves ingénieur(e)s des travaux de la météorologie ;

Vu la décision nº 12-069 du 6 février 2012 autorisant au titre de l'année 2012 l'ouverture d'un concours spécial pour le recrutement d'élèves ingénieur(e)s des travaux de la météorologie,

Décide :

Article 1er

Le jury du concours spécial (titulaires d'une maîtrise de sciences) pour le recrutement d'élèves ingénieur(e)s des travaux de la météorologie pour l'année 2012, ouvert par décision susvisée, est composé comme suit :

Président : M. François LALAURETTE, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts.

Vice-présidente : Mme Claire DOUBREMELLE, ingénieure en chef des ponts, des eaux et des forêts.

Membre expert : M. Serge CHAUZY, professeur émérite.

Membres et examinateurs :

M. Thierry BARTHET, ingénieur divisionnaire des travaux de la météorologie.

Mme Marie-Noëlle BONNIFASSY, professeure certifiée d'anglais.

M. Emmanuel CELHAY, ingénieur divisionnaire des travaux de la météorologie.

Mme Catherine FREYDIER, ingénieure divisionnaire des travaux de la météorologie.

M. Patrick LE MOIGNE, ingénieur divisionnaire des travaux de la météorologie.

Mme Patricia POTTIER, ingénieure divisionnaire des travaux de la météorologie.

Examinateurs :

Mme Patricia GIRARD de PINDRAY, professeure vacataire d'espagnol.

Mme Josipa SPOLJARIC, professeure vacataire d'allemand.

Article 2

Le président-directeur général de Météo-France est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 7 mars 2012.

Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement du président-directeur général :
La directrice des ressources humaines,
Y. FERRY-DELÉTANG

Développement durable

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Commissariat général au développement durable

Météo-France

Décision nº 12-112 du 7 mars 2012 fixant, au titre de l'année 2012, la composition du jury d'un concours interne pour le recrutement de techniciens supérieurs de la météorologie

NOR : *DEVD1206990S*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la loi nº 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, ensemble la loi nº 84-16 du 11 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État ;

Vu le décret nº 2004-1105 du 19 octobre 2004 relatif à l'ouverture des procédures de recrutement dans la fonction publique de l'État ;

Vu le décret nº 2011-1139 du 21 septembre 2011 relatif au statut particulier des techniciens supérieurs de la météorologie ;

Vu l'arrêté du 16 décembre 2003 fixant les modalités d'organisation et le programme du concours interne pour le recrutement de techniciens supérieurs de la météorologie ;

Vu l'arrêté en date du 24 février 2012, autorisant au titre de l'année 2012 l'ouverture d'un concours interne pour le recrutement de techniciens supérieurs de la météorologie,

Décide :

Article 1er

Le jury du concours interne pour le recrutement de techniciens supérieurs de la météorologie au titre de l'année 2012, ouvert par l'arrêté susvisé, est composé comme suit :

Président : M. Didier REBOUX, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts.
Vice-président : M. Guy LACHAUD, ingénieur divisionnaire des travaux de la météorologie.

Membres et examinateurs :

Mme Barbara BOURDELLES, ingénieure des travaux de la météorologie.
M. Mathias MIGUET, professeur certifié de philosophie.

Examinateurs :

Mme Marie-Noëlle BONNIFASSY, professeure certifiée en anglais.
Mme Patricia GIRARD DE PINDRAY, professeure vacataire en espagnol.
Mme Josipa SPOLJARIC, professeure vacataire en allemand.
M. Jacques DELFAUD, professeur agrégé de mathématiques.
M. Yves LALART, professeur certifié de physique.
M. Sébastien LAFLORENCIE, technicien supérieur de la météorologie.
M. Jean-Paul BILLEROT, ingénieur des travaux de la météorologie.
M. Thierry LEFORT, ingénieur divisionnaire des travaux de la météorologie.
M. Jean-Pierre CHALON, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts.
M. Jean-Marie DONIER, ingénieur divisionnaire des travaux de la météorologie.
M. Jean DUPUIS, chef d'unité technique.
M. Bruno ROBERT, professeur certifié en génie électronique.

Article 2

Le président-directeur général de Météo-France est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 7 mars 2012.

Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement du président-directeur général :
La directrice des ressources humaines,
Y. Ferry-Delétang

Prévention des risques

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE DU TRAVAIL,
DE L'EMPLOI ET DE LA SANTÉ

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DE L'OUTRE MER,
DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES
ET DE L'IMMIGRATION

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,
DE L'ALIMENTATION,
DE LA PÊCHE, DE LA RURALITÉ
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction générale de la prévention des risques

Service des risques technologiques

Service de la prévention des nuisances
et de la qualité de l'environnement

*Direction générale de la sécurité civile
et de la gestion des crises*

Direction générale de la santé

Sous-direction de la prévention des risques
liés à l'environnement et l'alimentation

Département des urgences sanitaires

Direction générale de l'alimentation

Service de l'alimentation

Sous-direction de la politique de l'alimentation

Circulaire du 20 février 2012 relative à la gestion des impacts environnementaux et sanitaires d'événements d'origine technologique en situation post-accidentelle

NOR : *DEVP1126807C*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Résumé : la présente circulaire met en avant, au vu du retour d'expérience, les enjeux en terme de gestion des impacts environnementaux et sanitaires en situation post-accidentelle. Des éléments de doctrine sont définis pour l'organisation des services de l'État entre la phase d'urgence et la phase de gestion post-accidentelle afin d'évaluer et de gérer efficacement les conséquences environnementales et sanitaires des événements accidentels d'origine technologique. La clé d'une évaluation correcte et d'une bonne gestion de l'événement repose sur le recueil rapide et fiable des données relatives aux conséquences de l'événement sur l'environnement et sur la population. La déclinaison de ces éléments de doctrine au niveau régional et départemental est essentielle pour une action efficace des services de l'État.

Catégorie : mesures d'organisation des services retenues par les ministres pour la mise en œuvre des dispositions dont il s'agit.

Domaine : Écologie, développement durable ; santé, solidarité ; intérieur ; agriculture et pêche.

Mots clés liste fermée : <Energie_Environnement/>; <ActionSociale_Sante_Securite_Sociale/>; <Agriculture_EspaceRural_Viticulture_BoisForets/>; <Securite/>.

Mots clés libres : accident – post-accident – risques technologiques – organisation – gestion – impacts différés – cellule post-accident – contamination.

Texte de référence : loi nº 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, article 44, http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020949548&categorieLien=id action 33 du deuxième plan national santé environnement (2009-2013).

Date de mise en application : immédiate.

Pièce(s) annexe(s) : Guide de gestion de l'impact environnement et sanitaire en situation post-accidentelle – cas des accidents d'origine technologique – méthode générale – à destination des services de l'État.

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, le ministre du travail, de l'emploi et de la santé et le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire aux préfets de région et aux préfets de département à Mesdames et Messieurs les préfets de zone de défense et de sécurité, Mesdames et Messieurs les préfets de région, Mesdames et Messieurs les préfets de département (pour exécution) ; aux DREAL, DRIEE, DEAL, DDT(M), DD(CS)PP, ARS, DRAAF, SDIS (pour information).

Le retour d'expérience sur les accidents d'origine technologique (installations classées, transports de matières dangereuses et canalisations de transport...) montre que, au-delà de l'organisation des secours, des soins de première urgence et de la réparation des dommages environnementaux et sanitaires les plus visibles, des conséquences différées sur la santé humaine et l'environnement peuvent être redoutées.

Ces événements peuvent avoir pour effet une dispersion dans l'environnement de substances plus ou moins toxiques ou générer des effets physiques (effets thermiques, bruit, vibrations...).

Les conséquences de ces accidents peuvent être de plusieurs ordres :

– conséquences environnementales : pollution transitoire ou durable des milieux environnementaux (sol, eaux, air), des productions animales et végétales, atteinte potentiellement grave sur les écosystèmes ;
– conséquences sanitaires et sociales : conséquences somatiques liées à l'exposition directe ou indirecte de la population par des agents chimiques et/ou physiques, immédiates ou différées dans le temps, et impacts sur la santé mentale liés au déplacement, au relogement, aux pertes matérielles et la perte d'emploi ;
– conséquences économiques directes (perte de ressources productives : travail, immeubles infrastructures, terres arables, zones d'activités résidentielles, loisirs, restrictions ou arrêts d'activités agricoles (élevage, culture, pêche...), indirectes (effets en chaîne sur le tourisme, sur le marché local : emploi, immobilier, commerce) et à long terme en particulier en cas de pollution grave et persistante ou de destruction d'actifs irremplaçables (patrimoine culturel, éléments de biodiversité, etc.).

Des substances dangereuses peuvent se retrouver, plusieurs mois après l'accident, dans les sols et dans la chaîne alimentaire (eaux, végétaux, animaux...) à des concentrations telles qu'elles constituent une menace directe ou indirecte pour la santé humaine ou des atteintes à l'environnement.

À l'heure actuelle, ces menaces sont généralement mises en lumière par les contrôles de routine des réseaux de surveillance existants dans le domaine de l'alimentation humaine ou animale, ou par le biais des réseaux de surveillance de la qualité des milieux (air ambiant, eau de surface, eau souterraine) ou encore dans le cadre du contrôle sanitaire des eaux destinées à la consommation humaine et des réseaux de surveillance sanitaire ; cette alerte intervient souvent tardivement et de façon déconnectée de l'événement (dans le temps et dans l'espace), ce qui ne permet pas une gestion sereine et efficace de la situation.

De telles contaminations nécessitent la prise de mesures de gestion en fonction des situations. Ces mesures peuvent être : la restriction des usages de l'eau potable, le retrait du marché des productions agricoles, l'abattage d'animaux provenant d'élevages contaminés et la destruction des aliments impropres à la consommation ainsi que des actions de suivi, de réhabilitation des compartiments environnementaux (eau, sol) et des écosystèmes ou à défaut des recommandations (par exemple, l'épluchage et/ou le nettoyage des productions de jardin).

En cas d'accident pouvant conduire à une émission notable de substances toxiques dans l'environnement ou avoir des conséquences sanitaires et sociales importantes, la mise en place au niveau local sous votre autorité d'une structure de coordination, chargée d'évaluer et de gérer de telles conséquences environnementales et sanitaires, appelée « cellule post-accident technologique » peut

s'avérer nécessaire, à l'image de ce qui est mis en place dans le cadre de la gestion de la phase d'urgence d'un accident industriel. Cette structure peut, en fonction des situations accidentelles et des enjeux, associer les services en charge des installations classées, de la santé, de l'agriculture, de l'alimentation, de la protection des populations et de la police de l'eau.

En outre, pour prévenir ces conséquences environnementales, sanitaires et économiques ou, le cas échéant, pour établir les causes et les responsabilités lors de la survenue d'un accident, des mesures simples d'évaluation de l'ampleur de la contamination *via* notamment la réalisation de prélèvements dans les milieux ou matrices environnants doivent être mises en œuvre le plus rapidement possible.

Le guide joint à la présente circulaire a été conçu comme un document d'éléments de doctrine à l'attention des services de l'État sur la gestion des impacts environnementaux et sanitaires en situation post-accidentelle. Il constitue une aide à la mise en place d'une structure de coordination, la « cellule post-accident technologique », et à la mise en œuvre des premières actions de prélèvements, d'analyses et d'expertises nécessaires à la détermination des impacts de l'accident sur l'environnement et sur la santé. Il répertorie également les ressources et appuis techniques qui sont aujourd'hui mis à votre disposition au niveau national pour faciliter la mise en œuvre de ces mesures. Il a été complété par un guide spécifique à l'attention de l'inspection des installations classées.

Afin d'assurer une déclinaison efficace et opérationnelle au niveau local, nous vous recommandons d'initier à l'échelle régionale et/ou départementale, début 2012, une réflexion sur l'organisation à mettre en place pour la gestion des impacts environnementaux et sanitaires en situation post-accidentelle avec les services de l'État concernés.

Les guides, et plus largement les outils mis à disposition, feront l'objet d'évolutions régulières, au vu de vos observations et du retour d'expérience tiré de la gestion des événements récents ou à venir.

Nous vous remercions de bien vouloir nous faire part sous les présents timbres de toute difficulté rencontrée ou de toute suggestion d'amélioration.

La présente circulaire sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Le 20 février 2012.

Pour la ministre de l'écologie, du développement durable,
des transports et du logement et par délégation :

Le directeur général de la prévention des risques,
J.-F. MONTEILS

Le secrétaire général,
L. MICHEL

Pour le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer,
des collectivités territoriales
et de l'immigration et par délégation :
Le préfet, directeur général de la sécurité civile
et de la gestion des crises,
J.-P. KIHL

Pour le ministre du travail,
de l'emploi et de la santé
et par délégation :
Le directeur général de la santé,
J.-Y. GRALL

Pour le ministre de l'agriculture, de l'alimentation,
de la pêche, de la ruralité
et de l'aménagement
du territoire et par délégation :
Le directeur général de l'alimentation,
P. DEHAUMONT

GUIDE DE GESTION DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SANITAIRE EN SITUATION POST-ACCIDENTELLE

CAS DES ACCIDENTS D'ORIGINE TECHNOLOGIQUE

MÉTHODE GÉNÉRALE

Version de novembre 2011

SOMMAIRE

PRÉAMBULE
Contexte et retour d'expérience
Contexte réglementaire
Champ d'application du présent guide

I. – ORGANISATION DES SERVICES EN SITUATION POST-ACCIDENTELLE D'ORIGINE TECHNOLOGIQUE
I.1. **Définitions des différentes phases et structures de la gestion d'un événement accidentel d'origine technologique**
a) Phases de la gestion d'un événement accidentel
b) Structures mises en place pour la gestion d'un événement accidentel
c) Interaction entre les structures de gestion de l'événement accidentel, selon les différentes phases
I.2. **Rôle de la cellule post-accident technologique**
a) Rôle de la cellule post-accident technologique pour l'évaluation des conséquences de l'accident
b) Rôle de la cellule post-accident technologique pour la gestion des conséquences de l'accident
I.3. **Organisation et composition de la cellule post-accident technologique**
I.4. **Actions à mener par la cellule post-accident technologique**
a) Évaluation des conséquences de l'accident
b) Gestion des conséquences de l'accident

II. – OUTILS D'AIDE À LA DÉCISION RELATIVE À L'ORGANISATION EN SITUATION POST-ACCIDENTELLE
II.1. **Critères décisionnels : critères d'évaluation de l'impact sanitaire et environnemental de l'accident**
II.2. **Anticipation : préparation des outils organisationnels**

III. – OUTILS D'AIDE À LA GESTION EN SITUATION POST-ACCIDENTELLE
III.1. **Recueil des données**
a) Réalisation de prélèvements environnementaux conservatoires
b) Réalisation des investigations plus fines
c) Identification et rôle des intervenants pour la réalisation des prélèvements conservatoires ou des investigations fines
d) Modalités de financement des prélèvements
e) Partage des données
III.2. **Mesures de gestion**
a) Outils réglementaires
b) Gestion des déchets
III.3. **Identification des appuis techniques nationaux à l'administration**
a) Expertise sur les prélèvements environnementaux à réaliser dans la phase d'urgence
b) Réalisation en urgence des prélèvements environnementaux
c) Réalisation de prélèvements sur les produits agricoles (denrées alimentaires et aliments pour animaux)
d) Recherche de responsabilité dans le cas de pollution d'origine inconnue
e) Expertise sur le risque sanitaire

ANNEXE I. – Chronologie – Logigrammes.
ANNEXE II. – Abréviations.
ANNEXE III. – Liste indicative d'instances susceptibles d'apporter un appui à la décision des pouvoirs publics en cas d'accidents.

PRÉAMBULE

Contexte et retour d'expérience

Le retour d'expérience sur les « catastrophes environnementales » (1) montre qu'au-delà de l'organisation des secours, des soins de première urgence et de la réparation des dommages environnementaux et sanitaires les plus visibles, des conséquences différées sur la santé humaine et l'environnement peuvent être redoutées.

L'événement accidentel d'origine technologique peut consister en un incendie, une explosion, une perte de confinement d'effluents liquides ou gazeux mais aussi un dysfonctionnement grave d'un système de dépollution.

Ces événements ont pour effet une dispersion dans l'environnement de substances plus ou moins toxiques, notamment vers les sols, les végétaux, les eaux de surface ou les eaux souterraines, par différentes voies : les eaux d'extinction de l'incendie, l'écoulement direct de substances liquides présentes sur le site après une perte de confinement, le dépôt des fumées d'incendie, la remobilisation d'une pollution des sols déjà existante...

L'accident peut aussi générer des effets physiques : bruit, vibration, souffle, effet thermique...

Les conséquences de ces accidents peuvent être de plusieurs ordres :

– conséquences environnementales : pollution transitoire ou durable des milieux environnementaux (eaux, sols, air) et des denrées alimentaires (jardins potagers, cultures, élevages), mais aussi atteinte potentiellement grave sur les écosystèmes ;
– conséquences sanitaires : conséquences somatiques immédiates ou différées liées à l'exposition directe ou indirecte de la population avec des agents chimiques et/ou physiques dangereux (létalité, perte d'audition...) et impacts psychologiques ;
– conséquences sociales : relogement, pertes matérielles, cessation d'activité, perte d'emploi ;
– conséquences économiques directes (perte de ressources productives : travail, immeubles infrastructures, terres arables, zones d'activités résidentielles, loisirs ; restrictions ou arrêts d'activités agricoles : élevage, culture, pêche..), indirectes (effets en chaîne sur le tourisme, sur le marché local : emploi, immobilier, commerce) et à long terme, en particulier en cas de pollution grave et persistante ou de destruction d'actifs irremplaçables (patrimoine culturel, éléments de biodiversité, etc.).

Le retour d'expérience sur les catastrophes environnementales montre que des substances dangereuses peuvent être disséminées et se retrouver, plusieurs mois après un accident, dans les eaux, sur les sols et sur les végétaux et, par voie de conséquence, dans l'alimentation humaine ou animale (eau, cultures, élevages, etc.) à des concentrations telles qu'elles peuvent constituer un risque pour la santé humaine.

De telles contaminations peuvent alors nécessiter la prise de mesures de gestion immédiates telles que la restriction des usages de certaines zones, la restriction des usages de l'eau potable, le retrait du marché de certaines denrées alimentaires, l'abattage d'animaux dans les élevages contaminés et la destruction des aliments impropres à la consommation ainsi que des actions de suivi, ou de réhabilitation des compartiments environnementaux (eau, sol) et des écosystèmes.

Ces contaminations sont généralement mises en lumière par le biais des réseaux de surveillance de la qualité des différents milieux (air, eaux superficielles, eaux souterraines...), par les réseaux de surveillance existants dans le domaine de l'alimentation humaine ou animale (contrôles officiels par les pouvoirs publics ou prélèvements réalisés par des associations), ou encore dans le cadre du contrôle sanitaire des eaux destinées à la consommation humaine et des réseaux de surveillance sanitaire. Toutefois, cette alerte intervient souvent tardivement pour la mise en place des mesures de gestion efficaces.

Jusqu'à présent, les éléments de doctrine de l'organisation en situation accidentelle reposent essentiellement sur la phase d'urgence, notamment au travers des organisations décrites dans le plan d'organisation de la réponse de sécurité civile (ORSEC) et les plans particuliers d'intervention (PPI) sans prise en compte particulière de la phase post-accidentelle.

Le retour d'expérience de ces dernières années montre que peu d'événements d'origine technologique ont nécessité la mise en place de centres opérationnels départementaux (COD) et que ce sont le plus fréquemment des accidents de plus faible visibilité dans la phase d'urgence qui sont à l'origine des principales contaminations post-accidentelles.

Dès lors, compte tenu de l'importance d'une prise en compte précoce et globale des conséquences prévisibles des événements accidentels d'origine technologique sur les populations humaines sensibles, les milieux agricoles, faunistiques et floristiques, la mise en œuvre d'une organisation efficace en situation post-accidentelle des services de l'État pour la gestion des situations de contamination durable s'impose.

(1) Rapport du comité de prévention et précaution sur le thème « Catastrophes environnementales. Préparer l'évaluation de leurs effets et le retour d'expérience », février 2008.

Contexte réglementaire

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit, à son article 44, la mise en œuvre de plans de suivi de l'impact sanitaire et environnemental différé des catastrophes d'origine naturelle ou technologique.

Cet engagement est repris à l'action 33 du deuxième plan national santé-environnement (2009-2013), qui prévoit de développer des outils permettant le suivi sanitaire et environnemental après une catastrophe industrielle ou naturelle.

Cet engagement s'inscrit également dans la continuité :

– des travaux conduits au sein du groupe de travail « déchets post-catastrophe » dans le cadre du comité opérationnel déchet du Grenelle de l'environnement ;
– des réflexions du travail de recherche intitulé ORGACTOPOST « ORGanisation des ACTeurs et des OUtils pour la gestion des impacts POST-accident des accidents industriels non nucléaires sur les populations et l'environnement » ;
– de la circulaire du 8 février 2007 relative aux sites et sols pollués (modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués).

Champ d'application du présent guide

Ce guide s'intéresse aux impacts environnementaux et sanitaires différés des catastrophes terrestres d'origine technologique, en particulier :

– aux accidents rencontrés dans le domaine des installations classées (ICPE) ;
– aux accidents de canalisations de transport ;
– aux accidents de transport de matières dangereuses.

Les accidents dus aux installations nucléaires de base et au transport spécifique de matière nucléaire ne relèvent pas du présent guide et font l'objet de procédures dédiées (1).

Le guide décrit l'organisation générale de la gestion des impacts environnementaux et sanitaires en situation post-accidentelle ainsi que les outils à disposition des services pour assister le préfet dans les décisions qu'il aura à prendre.

Le présent guide ne traite pas des actions de gestion relevant de la phase d'urgence et ne modifie donc pas les dispositions prévues dans les plans ORSEC ou PPI.

Il s'adresse principalement :

– aux préfets ;
– aux services interministériels de défense et de protection civile (SIDPC) ;
– aux services déconcentrés en charge des activités à risque visées ci-dessus (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement [DREAL], direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie [DRIEE], direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement [DEAL], direction départementale du territoire [DDT], direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt [DRAAF], direction départementale [de la cohésion sociale et] de la protection des populations [DD(CS)PP]...) ;
– aux services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) ;
– aux agences régionales de santé (ARS).

Pour une mise en application plus efficace, le guide pourra être complété par des documents de référence spécifiques à chaque service.

Enfin, ce guide peut également apporter une aide à la gestion des situations de contaminations durables ne correspondant pas aux trois cas décrits de par leur encadrement réglementaire précis. En particulier, des pollutions nouvellement observées/notifiées, non dues à des activités visées ci-dessus ou en dehors de tout incident ou accident déclencheur, peuvent nécessiter une circulation d'information précoce, voire la constitution de la cellule de gestion décrite ci-après. En fonction des besoins, d'autres services que ceux identifiés dans le présent guide peuvent également être mobilisés.

I. – ORGANISATION DES SERVICES EN SITUATION POST-ACCIDENTELLE D'ORIGINE TECHNOLOGIQUE

I.1. **Définitions des différentes phases et structures de la gestion d'un événement accidentel d'origine technologique**

a) Phases de la gestion d'un événement accidentel

Lors de la gestion d'un événement accidentel, la réponse des pouvoirs publics évolue, se développe et s'adapte en fonction de différentes phases : la phase d'urgence, la phase d'accompagnement/de suivi immédiat et la phase post-accidentelle.

(1) Se reporter notamment au travail du comité directeur pour la gestion de la phase post-accidentelle (CODIRPA) http://www.asn.fr/index.php/Bas-de-page/Sujet-Connexes/Gestion-post-accidentelle/Comite-directeur-gestion-de-phase-post-accidentelle

Phase d'urgence

C'est une phase d'actions réflexes qui correspond aux premières heures qui suivent l'événement. C'est durant cette phase que monte en puissance le dispositif de lutte contre les effets directs de l'événement. C'est au cours de cette phase que sont menées les actions visant à soustraire les personnes et les biens des dangers immédiatement perceptibles.

Phase d'accompagnement ou de suivi immédiat (1)

Il s'agit d'une phase réfléchie qui peut durer plusieurs jours. Elle débute dès que le dispositif de lutte contre les effets directs se stabilise. C'est également au cours de cette phase que doit être initiée puis mise en place la démarche d'évaluation des conséquences de l'accident, en particulier sur l'aspect environnemental et sanitaire.

Phase post-accidentelle

Appelée encore phase post-événementielle, phase de retour à la normale ou phase de retour à l'acceptable, elle correspond à la fin des actions de lutte contre les effets directs, au développement de la démarche d'évaluation qui conduira, le cas échéant, à une démarche de gestion des conséquences à moyen ou long terme. Pour l'aspect sanitaire et environnemental, cette dernière émergera avec la stabilisation de la situation, c'est-à-dire lorsque les apports à l'environnement (pollutions de toute nature) seront supprimés.

b) Structures mises en place pour la gestion d'un événement accidentel

Centre opérationnel départemental

Il est activé durant les phases d'urgence et d'accompagnement. Le COD est l'outil de gestion préfectorale de l'organisation de la réponse de sécurité civile, dispositif de lutte contre les effets directs de l'événement. Cette structure n'est mise en place que lorsque le préfet l'estime nécessaire.

Cellule post-accident technologique

Elle est activée durant les phases d'accompagnement/suivi immédiat et post-accidentelle.

Cette cellule peut être mise en place même si le COD n'a pas été activé. Le retour d'expérience montre que les contaminations environnementales les plus problématiques n'ont pas nécessairement fait suite à l'activation d'un PPI ou la mise en œuvre d'un plan ORSEC.

Cette structure doit se mettre en place durant la phase d'accompagnement d'un événement, elle assure, dans un premier temps, le suivi des apports à l'environnement tant qu'ils ne sont pas supprimés. Elle procède également à l'évaluation des conséquences de l'événement sur l'aspect environnemental et sanitaire, afin de juger de l'opportunité d'une démarche de gestion dédiée. Si un COD a été activé, cette cellule en fera partie et une partie des acteurs du COD se retrouveront dans cette cellule, mais elle conduira, à terme, à la mise en place d'actions totalement distinctes d'ORSEC (notamment pour l'aspect lié aux prélèvements).

Les missions de cette cellule peuvent évoluer dans le temps, en devenant l'outil de gestion des conséquences, c'est-à-dire de l'impact environnemental et sanitaire à moyen et long terme.

La cellule post-accident technologique peut être mise en place en dehors des événements gérés par le COD.

c) Interaction entre les structures de gestion de l'événement accidentel, selon les différentes phases

L'interaction entre les différentes structures mises en place pour gérer un événement est illustrée dans le schéma ci-après qui distingue les différentes phases.

(1) Cette phase d'accompagnement correspond à la phase dite « de sortie de la phase d'urgence » dans les travaux du CODIRPA.

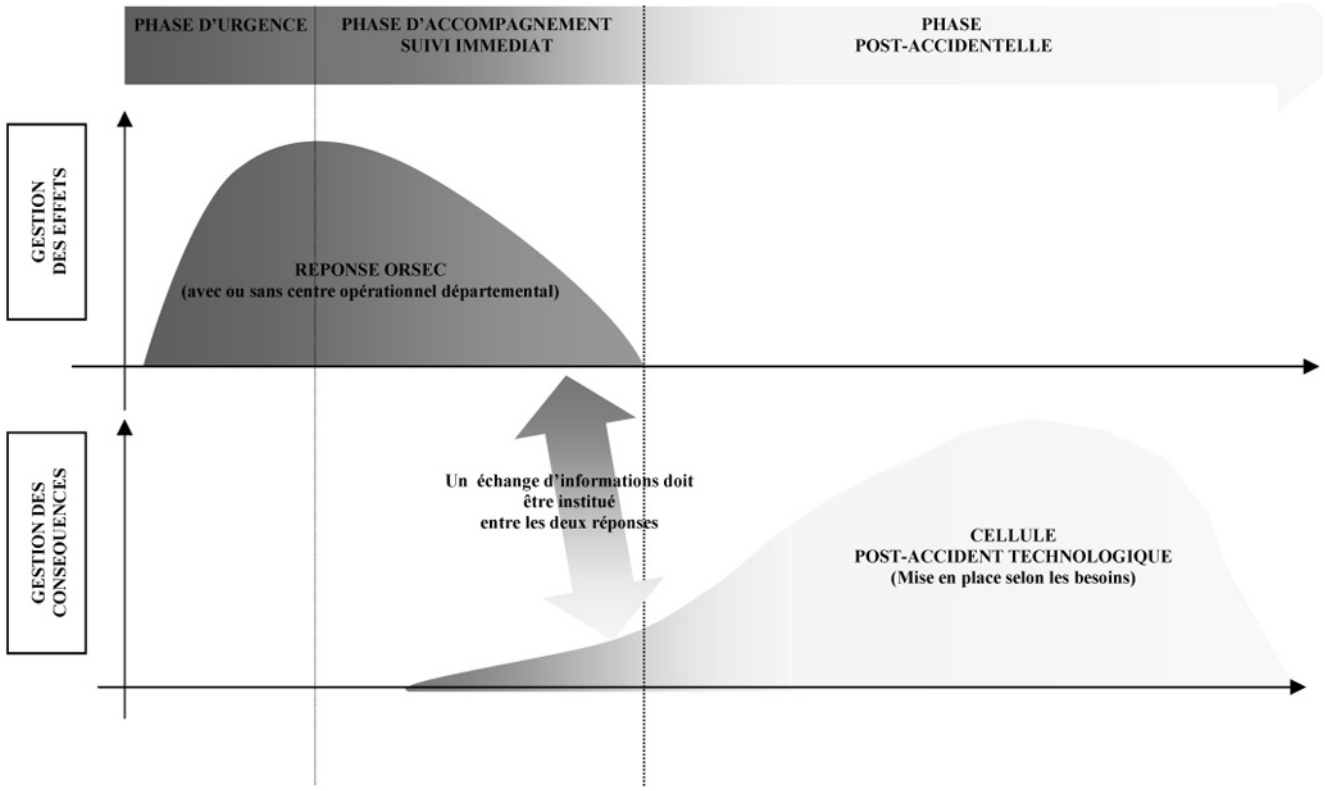


Schéma 1 : Interaction entre les structures de gestion de l'événement accidentel

Le lien entre le COD et la cellule post-accident technologique consiste en une transmission d'informations entre les deux structures, en particulier sur les recueils de données : relevé des informations pertinentes ayant été collectées dans la phase d'urgence et, inversement, remontée par la cellule post-accident technologique des éléments d'intérêt à rassembler en phase d'accompagnement et de suivi immédiat pour anticiper la gestion post-accidentelle.

I.2. **Rôle de la cellule post-accident technologique**

La cellule post-accident technologique est une structure de coordination mise en place lors des phases de « suivi immédiat » et « post-accidentelle ». Cette structure réunissant différents services départementaux et/ou régionaux de l'État a pour mission d'apporter au préfet une organisation coordonnée et concertée pour le traitement des questions d'impacts environnementaux et sanitaires consécutifs à un accident technologique et de gérer leurs conséquences potentielles à long terme.

La cellule post-accident technologique peut être mise en place lors de la phase d'accompagnement (ou de suivi immédiat) ou ultérieurement pendant la phase de gestion post-accidentelle.

Bien qu'ayant une structure extrêmement flexible afin de pouvoir s'adapter à la multiplicité des situations potentielles, cette cellule doit systématiquement remplir deux missions fondamentales :

– une mission d'évaluation des conséquences ;
– une mission de gestion des conséquences.

a) Rôle de la cellule post-accident technologique pour l'évaluation des conséquences de l'accident

Pour accomplir au mieux cette mission d'évaluation, la cellule post-accident technologique doit être mise en place le plus rapidement possible c'est-à-dire sans attendre la fin de la phase accidentelle (idéalement au cours de la phase dite de « suivi immédiat »), en particulier si les rejets dans l'environnement sont importants et risquent de se poursuivre dans la durée.

Le premier rôle de la cellule dans cette phase est d'appuyer le préfet en garantissant le relais entre les phases d'urgence et de post-accident notamment *via* le recueil d'informations, la réalisation de premiers prélèvements dans l'environnement et éventuellement la mise en œuvre des premières mesures de gestion dans l'urgence. Le recueil de ces informations est indispensable à l'évaluation des conséquences sanitaires et environnementales.

Elle agit en interaction avec la cellule de crise, voire intégrée au centre opérationnel départemental (COD) constituée, le cas échéant, pour de tels accidents. Dans le cas où l'événement a conduit à la mise en place d'un COD, le service interministériel de défense et de protection civile (SIDPC) coordonne la mise en place de cette cellule post-accident technologique dans sa phase initiale. Par la suite, son pilotage peut être transféré à un autre service si le suivi n'a plus lieu d'être interministériel.

Lorsqu'elle dispose des éléments nécessaires et dès lors que la situation le permet, elle détermine s'il y a lieu d'engager ou non des mesures de gestion des conséquences.

b) Rôle de la cellule post-accident technologique pour la gestion des conséquences de l'accident

Une fois les impacts immédiats et leurs conséquences évalués, il peut être opportun de conduire des actions de gestion des conséquences. La cellule assurant cette mission peut être directement issue de celle qui a conduit les actions d'évaluation, mais peut aussi, suivant les cas, être constituée d'un ou plusieurs acteurs différents.

Le rôle de la cellule est d'appuyer le préfet sur la caractérisation et l'évaluation plus fine de l'impact de l'accident sur l'environnement et les populations, de décider des mesures de gestion à mettre en œuvre pour limiter les impacts différés de l'accident.

Cette structure de coordination a un rôle de proposition et de concertation à visée opérationnelle quant aux mesures de gestion à mettre en œuvre par le(s) service(s) de l'État compétent(s) : la réalisation des actes administratifs reste à la charge du(des) service(s) administratif(s) compétent(s).

Dans les situations nécessitant une coordination au niveau national, un groupe de travail d'expertise nationale peut être mise en place pour organiser les réponses à apporter aux acteurs locaux.

Cette structure nationale assure la coordination interministérielle (environnement, agriculture et santé) des réponses à apporter à la cellule locale en liaison avec les agences nationales compétentes (INERIS, ANSES, InVS...). Elle assure par ailleurs la cohérence gouvernementale de la communication au niveau national sur tous ces sujets.

I.3 **Organisation et composition de la cellule post-accident technologique**

Il appartient au préfet de décider au cas par cas de l'activation de cette structure en se basant sur une évaluation de l'impact sanitaire et environnemental de l'accident et en s'appuyant sur l'avis des services de l'État :

– dans le cas d'un événement ayant nécessité la mise en place d'un centre opérationnel départemental (COD) en phase d'urgence, l'activation systématique de la cellule post-accident technologique au plus tôt, ne serait-ce que pour une mission d'évaluation, apparaît nécessaire et permet un accompagnement jusqu'au retour à la normale avec une prise en compte des effets différés et des conséquences de l'événement dès la phase de suivi immédiat. Comme indiqué précédemment, dans ce cas, le SIDPC est chargé de cette activation et du suivi tant que l'événement nécessite un traitement interministériel ;
– dans le cas d'un événement n'ayant pas nécessité la mise en place d'une organisation spécifique en phase d'urgence, situation la plus fréquente au regard du retour d'expérience, l'activation de la cellule post-accident technologique relève d'une analyse au cas par cas en fonction des enjeux identifiés au II.1 (Critères décisionnels : critères d'évaluation de l'impact sanitaire et environnemental de l'accident). La mission d'évaluation devient alors plus délicate, car la mise en place de la cellule est, dans ces cas, très tardive. La collecte d'informations sur les rejets en est d'autant plus difficile.

La mise en place de cette cellule doit être souple et modulaire. La réunion des services au sein de la cellule post-accident technologique doit répondre à un besoin de coordination entre les différents acteurs, lorsque la gestion des conséquences sanitaires et environnementales d'un accident technologique fait appel à des compétences diverses.

Dans un premier temps, il est important que les services concernés par la composition de la cellule aient le réflexe de rentrer en contact dès le constat d'une situation accidentelle. Il peut être suffisant de prévoir des points d'informations réguliers entre services sans forcément constituer formellement la cellule.

La cellule post-accident technologique est placée sous l'autorité du préfet.

Son fonctionnement et sa composition sont modulables en fonction des enjeux et des phases de gestion de l'événement.

Le mode de fonctionnement de la cellule peut s'appuyer au début de l'accident sur des réunions fréquentes (journalières ou bihebdomadaires) pour gérer la situation de crise, puis évoluer sur un mode de réunion plus souple mais avec des points réguliers et formalisés (hebdomadaire ou

bimensuel), entre les différents services concernés, afin de suivre et partager l'avancée des investigations et travaux de chacun. Il est envisageable, dans les cas simples, de créer une structure totalement dématérialisée.

En cas d'impacts majeurs et multisectoriels, un pilotage centralisé par le préfet, conduit par le SIDPC, est fortement souhaitable. Dans l'hypothèse d'impacts moindres ou plus spécifiques, à dominante environnementale ou sanitaire, le pilotage pourra éventuellement être confié au service le plus compétent en la matière.

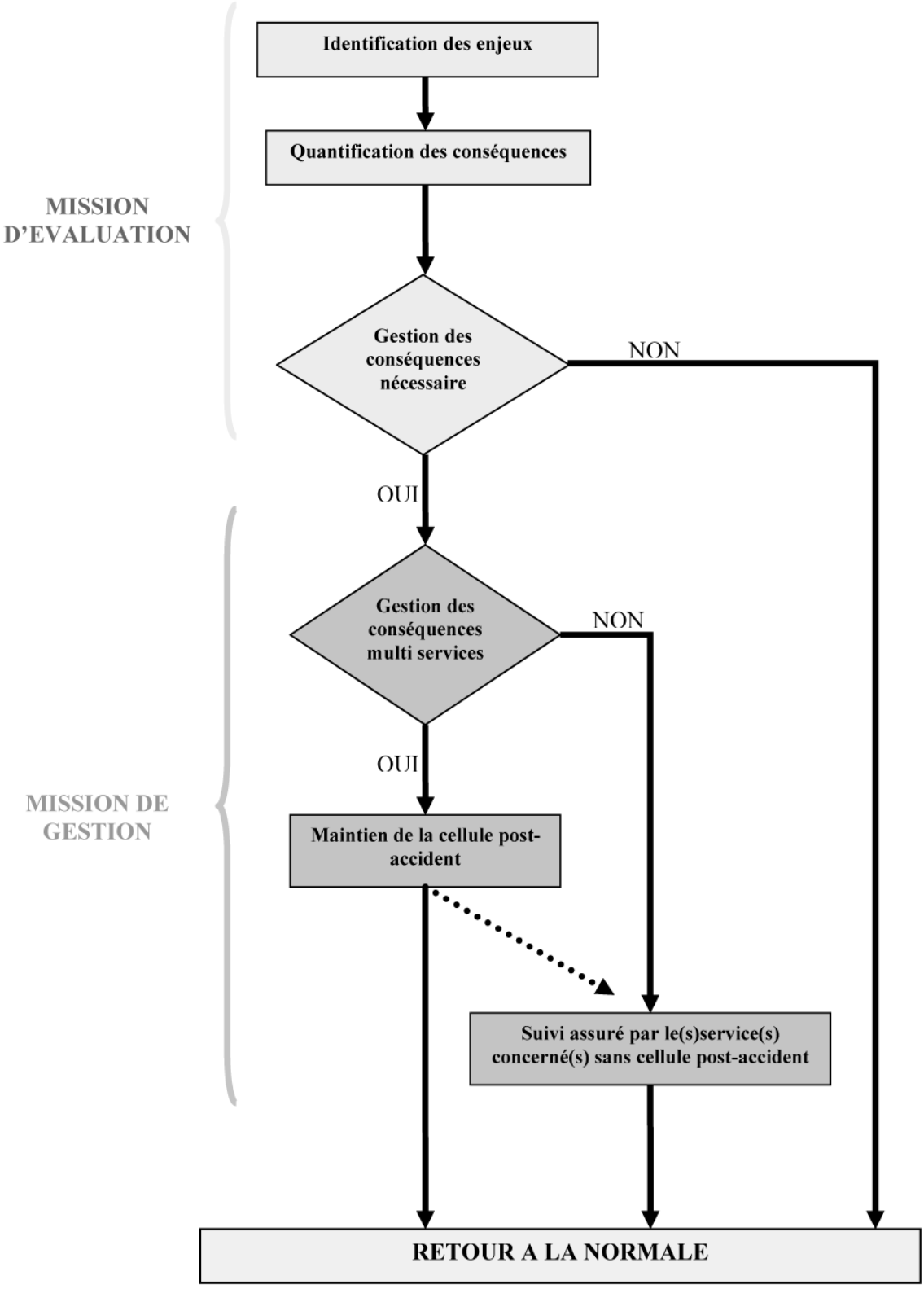


Schéma 2 : Illustration des missions de la cellule post-accident technologique et des évolutions de cette structure

Cette structure est modulable en fonction des enjeux et de la phase considérée. Elle intègre :
- les services de la DREAL (1), si l'accident concerne une installation classée au titre du code de l'environnement, une canalisation de transport ou un transport de matières dangereuses ;
- les services de la DD(CS)PP (2) : le service en charge de la surveillance des denrées alimentaires et des productions agricoles, si l'accident se situe à proximité de zones de culture ou d'élevage, et que les compartiments agricoles peuvent être impactés et, éventuellement, le service en charge du suivi des installations classées, si l'accident se produit sur un élevage classé, abattoir ou industrie agroalimentaire. Si la situation le nécessite, les services départementaux peuvent faire appel à des ressources régionales, par exemple les services régionaux de l'alimentation au sein des DRAAF (3).
- les représentants de l'agence régionale de santé concernée (ARS (4)) si l'accident est susceptible d'induire des effets sanitaires (exemple : proximité zone urbanisée, impact sur la ressource en eau (captages, baignades, puits privés, eaux conditionnées), contamination des sols et de denrées produites en autoproduction) ;
- les services en charge de la police de l'eau si le milieu aquatique est susceptible d'être impacté. Les services en charge de l'agriculture seront informés en cas d'utilisation agricole des ressources en eau impactées ;
- éventuellement, les services de la DREAL en charge de la protection de la biodiversité si la pollution est susceptible d'impacter un espace ou des espèces protégés.

La mise en place de la cellule post-accident technologique peut nécessiter un passage de relais au sein même des services du fait de compétences spécifiques (par exemple : passage d'une compétence risque accidentel technologique à une compétence risque chronique).

Au fur et à mesure de l'évolution de la situation et de l'évaluation des conséquences, la composition de la cellule peut évoluer, bénéficier d'appuis techniques locaux ou nationaux ou au contraire se limiter à un suivi très local par un seul service, voire déboucher sur l'arrêt de la démarche.

La cellule peut s'appuyer sur d'autres acteurs que les services administratifs, comme l'exploitant de l'installation à l'origine du sinistre, ce dernier ayant la connaissance des risques inhérents à ses activités et la responsabilité des impacts dus à son installation, les collectivités territoriales, qui peuvent avoir un rôle à jouer dans la communication auprès de leurs administrés mais également dans la mise en place de certaines mesures de gestion (par exemple : gestion des déchets, sécurité des personnes...), ou encore le gestionnaire de l'espace naturel protégé, lorsqu'il y a lieu.

Les clés du bon fonctionnement de la gestion post-accident :

1) Association le plus en amont possible de tous les services concernés,

2) Bonne circulation de l'information disponible auprès des services mobilisés en urgence et des opérateurs concernés par l'événement,

Globalement, la mise en place de la cellule post-accident technologique, sa composition et son fonctionnement doivent être proportionnés aux enjeux de l'accident.

En pratique, le schéma théorique proposé – (i) déclenchement de la cellule de crise du centre opérationnel départemental puis (ii) déclenchement de la cellule post-accident technologique – devrait être limité à quelques situations dans l'année à l'échelle nationale.

En revanche, il est probable que la cellule post-accident technologique soit activée plus fréquemment pour des événements de moindre ampleur qui n'ont pas nécessité la mise en place de la cellule de crise du centre opérationnel départemental.

(1) DREAL : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.
(2) DDCSPP : direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations.
(3) DRAAF : direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt.
(4) ARS : agence régionale de santé.

Le retour d'expérience de ce type d'événement fait ressortir la pertinence de mettre en place une structure de coordination : la cellule post-accident technologique constitue un lieu privilégié d'échange d'informations et de prise de décisions pour le préfet et les services de l'État. Ceci doit permettre aux services de l'État concernés d'assurer correctement leurs missions régaliennes de protection et de sécurité.

Le format de cette structure, et notamment la périodicité à laquelle elle se réunit, est à adapter en fonction de la gravité de l'événement.

Quelles sont les fonctions opérationnelles de cette cellule ?

1. Partage de renseignements d'intérêt sanitaire, environnemental et économique.
2. Planification, préparation et concertation sur les mesures de gestion.
3. Mise à disposition des moyens logistiques et financiers.
4. Communication des informations aux différents acteurs.
5. Point de situation (grand public) et synthèse (bilan, REX...).

I.4 **Actions à mener par la cellule post-accident technologique**

a) Évaluation des conséquences de l'accident

Un des points clés de cette action d'évaluation repose sur la meilleure articulation possible entre la cellule en charge de la phase d'urgence et celle en charge de la phase de gestion post-accident. Toutes ces actions sont conduites par les services déconcentrés de l'État et les autres services concernés (agences régionales de santé, SDIS...) *via* les deux cellules de gestion *ad hoc* placées sous l'autorité du préfet.

L'évaluation des conséquences doit idéalement commencer alors que les actions tendant à maîtriser l'événement initial ne sont pas terminées. Pour autant, d'autres actions d'acquisition d'informations peuvent être lancées et des premières mesures de gestion peuvent être mises en place. Il faut donc être vigilant à ce que les deux cellules d'urgence et de post-accident technologique ne se gênent pas durant cette phase d'évaluation mais qu'au contraire elles se complètent et partagent leurs informations.

Pour assurer au mieux cette mission d'évaluation, la cellule post-accident technologique doit notamment conduire les actions suivantes :

– recueillir les informations pertinentes en provenance de la cellule de crise : nature de l'accident, type de produits identifiés, identification des enjeux situés à proximité du lieu de l'accident, mesures d'intervention mises en œuvre, actions de protection des populations, éventuellement mesures dans l'environnement réalisées par les pompiers ou sur un réseau d'une association agréée de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) situé à proximité... ;
– partager les informations détenues par les différents membres de la cellule de gestion d'urgence ;
– définir les objectifs des campagnes de prélèvements dans les milieux environnementaux à réaliser rapidement en fonction des enjeux locaux – population, usages... – et les faire réaliser par le responsable de l'activité à l'origine du sinistre ;

Puis la cellule détermine s'il y lieu de mettre en place une démarche de gestion.

b) Gestion des conséquences de l'accident

Des mesures de gestion d'urgence et d'anticipation peuvent être prises dans les premiers temps de la survenue du sinistre. Il peut s'agir de mesures en termes de restrictions des usages, de protection des populations et d'élimination des déchets. Certaines mesures (confinement des animaux, restriction/interdiction de consommation de l'eau et des produits locaux, etc.) peuvent être prises de manière conservatoire afin de limiter l'impact de l'accident, dès les premiers temps de la gestion.

Les mesures de gestion doivent être réévaluées en fonction des éléments recueillis par la cellule post-accident technologique.

Dans le domaine sanitaire, différentes mesures peuvent être engagées en lien avec l'agence régionale de santé territorialement compétente et les cellules interrégionales d'épidémiologie selon la gravité de l'accident :

– alerter les systèmes de surveillance existants pour la santé des personnes (ex. : organisation de la surveillance coordonnée des urgences) et les adapter le cas échéant ;
– alerter les structures et les personnes *ad hoc* (centre antipoisons et de toxicovigilance, hôpitaux, réseaux de médecins sentinelles) ; et les inciter à une vigilance particulière dans le cas d'expositions à une substance toxique pouvant présenter un risque aigu ou chronique ;
– mettre en place des lieux d'information de proximité (centres d'accueil et d'information...) pour répondre aux interrogations de la population et des acteurs locaux ;

– si nécessaire, mettre en place des systèmes de prise en charge médico-psychologique et assurer un suivi de leur activité en vue de s'assurer de l'adéquation de ces systèmes aux besoins ;
– dans le cas où des personnes sont susceptibles d'avoir été exposées à une substance toxique pouvant avoir des conséquences immédiates ou différées, la cellule proposera une information spécifique au public pour une prise en charge préventive et médicale adaptée ;
– recueillir les données pour un recensement des populations impliquées en vue d'études épidémiologiques, de suivi médical (recueil du listing des personnes mises à l'abri en collectivité, recueil des listings existants des personnes prises en charge) ou de prélèvements et de mesures chez l'homme (urine, sang, cheveux...).

Suivant les conclusions de l'évaluation, la gestion des conséquences peut être réalisée par un seul ou plusieurs services et il n'y a pas forcément lieu de maintenir une cellule post-accident technologique. De même, lorsqu'une gestion des conséquences s'inscrit dans une démarche à moyen ou long terme, le rôle de coordination de la cellule post-accident technologique peut se réduire au fur et à mesure du temps.

Ainsi, on peut considérer que la cellule post-accident technologique est maintenue tant qu'elle est nécessaire à la gestion du post-accident. Sa disparition n'est pas systématiquement synonyme d'arrêt de la démarche, mais correspond à une nouvelle organisation (*cf.* schéma 2).

Les actions de gestion sont conduites par les services déconcentrés de l'État et les autres services concernés (agence régionale de santé, SDIS...) et coordonnées par la cellule post-accident technologique placée sous l'autorité du préfet et pilotée par le SIDPC.

Des études peuvent être lancées lorsque les rejets inhérents à l'accident ont cessé.

Elles répondent à tout ou partie des objectifs suivants :
– caractériser l'extension géographique d'un marquage de l'environnement ;
– déterminer la part de responsabilité de l'événement dans les contaminations observées sur un territoire (des personnes, des compartiments environnementaux, des produits animaux ou végétaux) ;
– évaluer l'impact environnemental et sanitaire de l'événement ;
– réévaluer les mesures de gestion prises préventivement en phase de suivi immédiat ;
– définir les mesures de gestion et de surveillance dans l'environnement, y compris la gestion des déchets post-accidentels et les mesures de réhabilitation.

Les actions de communication sont centralisées au niveau de la préfecture avec l'appui des différents services.

Le ministère chargé de la santé ou l'agence régionale de santé territorialement compétente peuvent prendre les mesures nécessaires pour prévenir les services d'accueil des urgences ainsi que les médecins libéraux afin de leur délivrer des messages *ad hoc* (participation à un dispositif de toxicovigilance ou de prise en charge spécifique).

II. – OUTILS D'AIDE À LA DÉCISION RELATIVE À L'ORGANISATION EN SITUATION POST-ACCIDENTELLE

II.1. **Critères décisionnels : critères d'évaluation de l'impact sanitaire et environnemental de l'accident**

L'opportunité de mettre en place une organisation spécifique en post-accident doit être appréciée au regard de l'impact sanitaire et environnemental de l'accident technologique.

L'analyse *a minima* des paramètres suivants doit permettre d'évaluer la gravité de la situation :

Nature de l'accident (accident avec rejet de matières dangereuses dans l'atmosphère, accident avec déversement de matières dangereuses sur les sols et/ou atteinte de la ressource en eau, incendie) :

Une attention particulière doit être portée aux incendies, qui peuvent être à l'origine d'une dispersion importante de substances potentiellement toxiques, en fonction du combustible. En particulier, les feux couvants, en raison notamment des basses températures de combustion et de la durée du phénomène, peuvent être, selon la nature des combustibles, à l'origine de rejets importants, notamment en polluants organiques persistants (POP : dioxines, PCB, HAP...) ou en d'autres polluants rémanents comme les métaux.

Nature des activités passées et présentes (nature des produits et des sous-produits, quantités mises en cause) :

Les conséquences de l'accident dépendent de la nature et de la quantité des substances mises en jeu. Sont particulièrement à surveiller les accidents impliquant des produits chimiques très toxiques, des produits phytosanitaires, des pneumatiques ou des quantités importantes de matières plas-

tiques, ainsi que des déversements de produits dangereux pour l'environnement. La présence sur le site de matériel ou équipements (transformateurs, condensateurs...) contenant des PCB est un élément aggravant. De même, la présence de sources radioactives est à vérifier.

Il est également pertinent de contrôler l'absence d'une pollution historique notable des sols (*via* notamment la base de données BASOL (1) et BASIAS (2)), cette pollution pouvant être remobilisée à l'occasion de la survenue d'un incendie, en particulier sous l'effet de la chaleur ou du ruissellement des eaux d'extinction. Enfin, la présence éventuelle d'éléments de construction contenant de l'amiante sur le site à l'origine du sinistre (incendie, explosion) est également à vérifier.

Sensibilité de l'environnement (nombre de personnes exposées important, proximité de zones d'habitat et d'activités humaines, d'établissements recevant des personnes sensibles, de surfaces cultivées, de captages d'eau pour la consommation humaine ou animale, présence d'élevages, pratique locale d'autoproduction, espaces ou espèces d'intérêt écologique, présence de gibier et d'activité de cueillette...) :

La protection directe et indirecte des populations situées à proximité est l'enjeu majeur.

Les substances émises lors d'un accident sont susceptibles de contaminer les sols et les productions agricoles avoisinantes, et peuvent même conduire à un arrêt temporaire voire définitif de certains usages sensibles. La vulnérabilité des productions végétales dépend en général de l'état de croissance des cultures. Ainsi, il convient d'être particulièrement attentif en cas de retombées de polluants sur des cultures ou des jardins potagers à l'approche des périodes de récolte.

En cas de déversement accidentel, la présence de ressources en eau (destinées à la production d'eau potable ou au conditionnement), de zones à usage sensible (conchyliculture, pisciculture, baignades) ou de puits ou forages réalisés à des fins d'usage domestique de l'eau (3) ou de zones naturelles protégées à proximité du lieu de l'accident est à vérifier.

Conséquences sanitaires de l'accident (nombre important de personnes exposées, ampleur des dégâts, nombre de pertes humaines) :

Outre la dangerosité intrinsèque des agents dangereux dispersés, les conséquences sanitaires immédiates ou différées de l'accident dépendent de caractéristiques de l'exposition et de la vulnérabilité des personnes exposées. Dans ce contexte, plus la taille des populations exposées, particulièrement des populations vulnérables, est importante, plus la gravité de l'accident peut être grande.

Par ailleurs, en cas de catastrophe de très grande ampleur, l'étendue et l'importance des pertes humaines (blessés, disparus, décès) et matérielles (logements, outils de production économique) influent sur la possibilité de mettre en place des processus de réparation et de prise en charge satisfaisants. Un défaut ou un retard dans ces processus sont des facteurs susceptibles de faire perdurer les conséquences sanitaires, et notamment psychologiques d'une situation de catastrophe.

Conditions d'intervention : la lutte contre un sinistre, en particulier dans le cas d'un incendie, peut générer des pollutions du milieu induites, en plus de celles générées par l'accident lui-même : possibilité de pollution des eaux en cas d'extinction par arrosage, pollution liée aux retombées atmosphériques en cas de feu couvant, pollution des sols engendrée par les opérations d'étalement de certains stockages pour éviter la propagation de l'incendie, destruction d'habitats naturels par les produits utilisés et la circulation des engins, etc.

De même, les mesures de gestion des populations (évacuation, éloignement) peuvent avoir également des conséquences sanitaires secondaires (accident de la route, effet psychologique du déracinement en cas d'éloignement prolongé) qu'il conviendra de gérer.

Le regroupement d'une ou plusieurs des conditions suivantes doit alerter sur la possibilité de conséquences différées à prévoir et orienter vers la mise en place d'un suivi tel que décrit dans le présent guide (mise en place de la cellule, réflexion sur les actions à mener) :

– dispersion de polluants rémanents (POP, métaux, amiante) dans l'environnement ;
– durée de l'événement accidentel de l'ordre de plusieurs jours ;
– proximité de zones d'habitation ou d'établissements dits sensibles (crèches, écoles...) ;
– proximité de zones agricoles de culture ou d'élevage ;
– proximité de zones naturelles protégées ou de zones de loisirs (pêche, baignade...) ;
– impacts humains et matériels à l'extérieur du site (évacuation de tiers...) ;
– impact environnemental constaté (mortalité de la faune et dégradation de la flore).

(1) http://basol.ecologie.gouv.fr.

(2) http://basias.brgm.fr et http://basias.brgm.fr/basiasaep (base de données BASIAS croisée avec les données relatives aux captages destinés à la production d'eau potable).

(3) La liste non exhaustive des forages domestiques est accessible aux ARS à l'adresse suivante : https://declaration.forages-domestiques.gouv.fr/ForagesDomestiquesWar/.

II.2. **Anticipation : préparation des outils organisationnels**

L'organisation et le travail en situation post-accidentelle demandent aux services concernés une réactivité importante et donc une préparation en amont.

La déclinaison de l'organisation préconisée dans le présent guide aux niveaux régional et départemental est recommandée et porte en priorité sur :

– l'identification des acteurs locaux (services, agences...) et de leur champ de compétences : noms, coordonnées ;
– l'identification des ressources locales : unités du SDIS/police/gendarmerie/associations et structures locales (ex. : AASQA, ONEMA, CEDRE) ayant des capacités de prélèvement ou d'analyse, préleveurs ou laboratoires faisant partie du réseau d'intervenants en situation post-accident (RIPA, *cf.* III.3 du présent guide), éventuellement kit/matériel de prélèvements et d'analyses à disposition des services de l'État ;
– une actualisation des procédures d'organisation en situation d'urgence des différents services afin d'y intégrer un volet « gestion des impacts différés des accidents » ;
– un échange en local sur les outils à mettre en commun, notamment sur le partage et les circuits d'informations dans de telles situations ;
– une préparation de l'aspect lié à la communication vers le public ;
– la réalisation d'exercices sur le thème de la gestion post-accidentelle constitue un élément important permettant de tester l'organisation définie localement (organisation d'exercices spécifiques ou prolongement des exercices de gestion de crise en risque accidentel sur la phase de suivi immédiat et post-accident).

La préparation du partage de l'information mérite une attention particulière.

Le retour d'expérience sur la gestion post-accidentelle montre qu'il est impératif de partager l'information, et en particulier les résultats des différentes campagnes de mesures dans l'environnement (données sur différentes matrices avec un géoréférencement associé), notamment quand de nombreux acteurs sont impliqués dans la gestion de l'accident.

Dans cette perspective, il peut être utile de mettre en place une plate-forme de travail collaboratif, site centralisant tous les outils liés à la conduite du projet et les mettant à disposition des acteurs.

Une réflexion doit alors être menée en amont entre les services concernés sur les modalités de partage de l'information : quels besoins, outils existants pouvant être mobilisés, travaux éventuels à engager... Il importe donc d'engager une réflexion de planification au niveau local afin de prendre en compte l'ensemble des besoins identifiés et d'y répondre de manière pragmatique et opérationnelle.

III. – OUTILS D'AIDE À LA GESTION EN SITUATION POST-ACCIDENTELLE

III.1. **Recueil des données**

Il est indispensable de recueillir au plus vite et de façon fiable les données relatives aux conséquences de l'événement sur l'environnement et sur la population. Toute perte de temps en la matière et toute méthodologie approximative présentent le risque de laisser définitivement disparaître des informations indispensables pour l'évaluation et la gestion des conséquences de l'accident.

Il est donc nécessaire d'anticiper la nature des informations à recueillir ; par exemple : mesures dans les milieux environnementaux, mesures sur les productions agricoles, prélèvements biologiques, données statistiques et démographiques, données individuelles sur les scénarios d'exposition...

Le principe de proportionnalité doit être appliqué à la réalisation de ces prélèvements ainsi qu'à l'ampleur des données à collecter. Les critères d'évaluation de l'impact environnemental et sanitaire de l'accident définis au II.1 peuvent aider les services à évaluer les suites à donner à l'accident en fonction des enjeux.

Il appartient au préfet de décider au cas par cas de faire procéder à ces prélèvements en s'appuyant sur l'avis des services compétents sur les plans sanitaire, environnemental et technique, notamment les services en charge du type d'activité à l'origine de l'accident et les ARS.

a) Réalisation de prélèvements environnementaux conservatoires

Le ou les prélèvements conservatoires à réaliser doivent permettre avant tout d'identifier globalement les conséquences en atteignant les objectifs suivants :

– déterminer de manière qualitative la famille (ou les familles) de produits potentiellement polluants ;
– identifier approximativement la zone concernée afin de délimiter la zone où des investigations plus poussées, seront menées ;
– permettre au service compétent ou au préfet (si plusieurs services sont concernés) de décider ou non d'engager des investigations plus poussées, voire de prendre des premières mesures conservatoires de protection en fonction des premiers résultats.

Ces prélèvements étant réalisés de manière conservatoire, ils ne préjugent pas de la pertinence de faire procéder à leur analyse ou du choix du prestataire, ces éléments pouvant être définis ultérieurement.

Les prélèvements conservatoires, une fois analysés, permettent d'avoir une première évaluation qualitative des substances émises (par exemple, méthodes de screening sur prélèvements d'air ou d'autres milieux) et ainsi de pouvoir orienter la recherche des impacts éventuels sur l'environnement et la santé. Ces premiers prélèvements n'ont pas pour objectif la recherche de responsabilité, du fait qu'il ne s'agit pas d'expertiser mais d'évaluer qualitativement la situation. En outre, si une procédure judiciaire est par ailleurs engagée, ces prélèvements ne doivent pas entraver cette dernière.

Le mode opératoire de réalisation de ces prélèvements conservatoires et d'analyse qualitative est défini dans un guide spécifique en complément du présent guide afin de faciliter sa mise à jour au regard de l'évolution des connaissances et des techniques.

b) Réalisation des investigations plus fines

Une détermination plus précise de l'impact peut être réalisée dans un second temps (phase post-accident).

Celle-ci passe par une recherche plus poussée et plus exhaustive des polluants dans les milieux environnementaux (en particulier sol, eau, végétaux), de façon à déterminer la part attribuable à l'accident sur les niveaux de contaminations des milieux locaux et à caractériser plus finement la nature des produits et la zone d'impact de l'accident.

Cette phase n'est pas systématique et sera décidée par le service compétent ou le préfet au regard des conclusions issues de l'analyse des éventuels prélèvements conservatoires.

Si des investigations sont nécessaires pour caractériser l'impact sur la santé, l'ARS peut activer la cellule interrégionales d'épidémiologie (CIRE). Dans la mesure du possible et en fonction du contexte local, des prélèvements sont réalisés en priorité en zone habitée, fréquentée par les personnes exposées ou sur des secteurs spécifiques susceptibles d'impacter des populations plus éloignées (cas de captages d'eau ou de zones agricoles). Si elles le jugent nécessaire, les CIRE proposent d'accompagner cette démarche par une enquête et des entretiens avec les populations cibles en vue de mieux caractériser les risques sanitaires.

Les services chargés des contrôles sanitaires des denrées alimentaires et de l'alimentation animale (DD[CS]PP) examinent, en fonction des informations disponibles, l'opportunité de réaliser et/ou de maintenir ou développer la surveillance mise en place ou de procéder à des prélèvements complémentaires sur les denrées alimentaires et sur les aliments pour animaux.

Il est opportun que les populations soient prévenues de la réalisation de ces différents prélèvements (accompagnement par la mairie) et que les interventions soient coordonnées pour éviter la multiplication des intervenants sur le terrain. De même, il convient de faire un retour des résultats de ces prélèvements aux personnes dont les terrains ou les cultures ont fait l'objet d'une enquête. Une communication particulière doit être mise en place vers les professionnels agricoles et agro-alimentaires.

c) Identification et rôle des intervenants pour la réalisation des prélèvements conservatoires ou des investigations fines

La gestion et la coordination des laboratoires en cas de prélèvements multiples et nombreux doivent être prises en considération par la cellule post-accident technologique.

Cas général

Les prélèvements, notamment environnementaux, peuvent être réalisés par des laboratoires privés ou publics ayant les capacités de prélèvements et d'analyses nécessaires. Toutefois, pour améliorer la gestion en situation post-accidentelle, un réseau d'intervenants en situation post-accidentelle (RIPA), regroupant des laboratoires d'analyses et des préleveurs a été créé. Ce réseau a été constitué pour assurer une couverture du territoire national et permettre la production de prestations de qualité dans les meilleurs délais. Le RIPA peut être sollicité par l'exploitant de l'activité à l'origine du sinistre, ou éventuellement par les services de l'État.

Cas particulier du recours aux services d'incendie et de secours

Durant la phase accidentelle, il peut être pertinent de réaliser les prélèvements conservatoires très rapidement afin d'anticiper au mieux les conséquences potentielles. À ce titre, ces prélèvements peuvent être réalisés en premier lieu par les services d'incendie et de secours (SDIS (1), BSPP (2), BMPM (3)), à condition que ces derniers disposent des moyens techniques et des compétences pour le faire.

(1) SDIS : service départemental d'incendie et de secours.

(2) BSPP : brigade de sapeurs-pompiers de Paris.

(3) BMPM : bataillon de marins-pompiers de Marseille.

Cette possibilité doit impérativement faire l'objet, au stade de la planification de cette réponse post-accidentelle, d'un travail préparatoire avec le service d'incendie et de secours concerné afin de l'interroger sur sa capacité et sa volonté à répondre à cette mission.

Eu égard à la spécificité de cette mission, la décision d'y participer revient au directeur départemental des services d'incendie et de secours, au général commandant la brigade de sapeurs-pompiers de Paris ou à l'amiral commandant le bataillon de marins-pompiers de Marseille chacun pour leur secteur de compétence.

En effet, l'objectif premier des services de secours étant la protection et le secours des personnes, la réalisation de ces prélèvements ne doit pas interférer avec cette mission prioritaire. En outre, ces prélèvements se font uniquement dans le cadre de la phase d'intervention des services de secours. En dehors de tout contexte d'opération de secours, cette prestation est confiée à un autre intervenant (préleveurs et laboratoires d'analyses publics ou privés).

Cas des prélèvements de denrées alimentaires et des eaux destinées à la consommation humaine

Les prélèvements de denrées alimentaires peuvent être effectués par les services en charge de la sécurité sanitaire des aliments (DD[CS]PP) et analysés par les laboratoires agréés du ministère en charge de l'agriculture ou des laboratoires du service commun des laboratoires (SCL) ; ce sont ainsi des contrôles officiels.

Les contrôles de la qualité des eaux destinées à la consommation humaine peuvent être effectués, sous l'autorité de l'ARS, par les agents préleveurs de l'ARS ou par les laboratoires agréés par le ministère chargé de la santé (art. L. 1321-5 du code de la santé publique). Les laboratoires du réseau Biotox-eaux spécialisés dans la recherche des agents de la menace terroriste et chargés des prélèvements et analyses des eaux destinées à la consommation humaine et des eaux de loisirs, en cas de pollution ou de suspicion de pollution, peuvent également intervenir à la demande de l'ARS.

Cas des prélèvements dans les milieux aquatiques

Des prélèvements d'eau, de sédiments ou de faunes aquatiques peuvent aussi être effectués par les agents de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA).

d) Modalités de financement des prélèvements

En application des pouvoirs de police qui lui sont conférés, le préfet veille à ce que le responsable de l'activité à l'origine du sinistre caractérise, dans les plus brefs délais et à sa charge, l'impact généré par l'accident à partir des prélèvements conservatoires qui ont déjà été réalisés et des prélèvements qu'il a lui-même effectués sous le contrôle des services compétents.

En cas d'urgence ou en cas de défaillance de l'exploitant, les services de l'État peuvent prendre à leur charge, chacun dans leur domaine de compétence, la réalisation de prélèvements et d'analyses, afin d'orienter au mieux la gestion des conséquences du sinistre. Pour cela, un appui peut être demandé aux services centraux des ministères ou aux appuis techniques compétents (*cf.* III.3).

Dans le cas particulier des services d'incendie et de secours participants à la mission de réalisation de prélèvements conservatoires et conformément au paragraphe III.1.*c,* le financement de ces derniers est à leur charge sauf accord local particulier. En tout état de cause, une fois les prélèvements réalisés, le service d'incendie et de secours remet ces derniers aux services déconcentrés de l'État compétents ou au responsable de l'activité concernée, sous le contrôle de ces mêmes services, et ne participe pas aux frais découlant de la suite de la procédure. Il est rappelé que ces prélèvements conservatoires ne peuvent être réalisés par les services d'incendie et de secours que durant la phase d'intervention de ces derniers et en marge de la mission de secours.

e) Partage des données

Il est souhaitable que les données recueillies par les différents services (résultats des prélèvements sur les milieux environnementaux, les produits alimentaires, les denrées animales, les aliments pour animaux [fourrage, ensilage]) soient couplées à des coordonnées géographiques pour permettre la mise en place éventuelle d'un système d'information géographique (SIG) commun. Dans tous les cas, les résultats sont transmis et suivis par la cellule post-accident technologique.

L'ensemble des résultats ainsi recueillis doit permettre aux services de l'État de proposer au préfet les mesures de gestion appropriées pour maîtriser les impacts à court, moyen et long terme, conformément aux réglementations et recommandations édictées dans le domaine de la gestion des pollutions des milieux, de l'alimentation humaine ou agricole ou de la protection des populations.

III.2. **Mesures de gestion**

Il convient de prescrire au responsable de l'activité à l'origine du sinistre la mise en œuvre des mesures de réhabilitation nécessaires à la réparation des dommages causés à l'environnement. Ces

mesures ne peuvent pas être décrites dans le présent guide, puisque intimement liées à la situation et à l'environnement dans lequel a eu lieu l'accident. Elles ne peuvent donc être décidées qu'au cas par cas, sur la base d'une expertise locale des services de l'État compétents.

a) Outils réglementaires

Les services déconcentrés ont à leur disposition des outils réglementaires leur permettant d'agir en situation post-accidentelle :

– pour imposer à l'exploitant de l'activité à l'origine du sinistre des investigations sur les impacts suspectés et sur la réparation des dommages ;
– pour mettre en place des mesures de gestion afin de limiter les risques, en particulier les mesures de restrictions d'usage : mesures de limitation ou de suspension provisoire des usages de l'eau, interdiction de pêche, abattage des animaux, mise sous séquestre des productions agricoles ou, à défaut, des recommandations (notamment sur les denrées alimentaires autoproduites).

b) Gestion des déchets

Les modalités de gestion des déchets générés par l'accident ou découlant de la gestion de celui-ci doivent prendre en compte leur dangerosité. Une attention particulière est portée aux risques de surcontamination de l'environnement ou de dissémination de la pollution par ces déchets.

III.3. **Identification des appuis techniques nationaux à l'administration**

Les services déconcentrés et agences (ARS) peuvent compter sur différents appuis techniques, chacun ayant son domaine de compétence.

a) Expertise sur les prélèvements environnementaux à réaliser dans la phase d'urgence

Des demandes d'appuis ponctuels peuvent être adressées à la cellule d'appui aux situations d'urgence (CASU) de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS).

La CASU est en mesure d'apporter toutes les informations nécessaires à la réalisation des prélèvements et/ou des analyses dans la phase d'urgence et de suivi immédiat.

Les missions et modalités d'intervention de la CASU, dans le contexte général de l'aide aux pouvoirs publics en cas d'accident impliquant des substances dangereuses non radioactives, sont définies dans la circulaire du 15 juillet 2005 (1).

b) Réalisation en urgence des prélèvements environnementaux

Le réseau d'intervenants en situation post-accidentelle (RIPA) rassemble des laboratoires et des préleveurs qui se sont engagés à respecter une charte d'engagement élaborée par l'INERIS afin de garantir la qualité des prélèvements et des analyses dans le domaine de la caractérisation des impacts de substances dangereuses dans l'environnement. Ces engagements portent sur les compétences et les moyens dont l'organisme doit disposer pour assurer une mission de qualité, ainsi que sur le contenu et le délai de restitution des résultats. Ce réseau est animé par l'INERIS, qui est par ailleurs chargé d'assurer une veille technique sur les normes et les méthodes d'analyses des substances dans les différents milieux d'exposition. Il convient donc, dans le cadre de la gestion des situations post-accidentelles, de privilégier le recours aux organismes ayant adhéré à cette charte.

c) Réalisation de prélèvements sur les produits agricoles (denrées alimentaires et aliments pour animaux)

Pour ce type de prélèvements, le ministère chargé de l'agriculture recourt à un réseau de laboratoires agréés (accrédités COFRAC et soumis à un agrément spécifique du ministère en charge de l'agriculture) pilotés par des laboratoires nationaux de référence (LNR). Ces laboratoires agréés peuvent recevoir pour analyse des prélèvements officiels et rendre des résultats officiels pour les denrées alimentaires et les aliments pour animaux.

Dans le cadre de leurs missions, les LNR (en particulier le LABERCA, chargé d'animer les réseaux dioxines et PCB, et le réseau HAP et l'ANSES-Maisons-Alfort pour les métaux) peuvent fournir, *via* l'administration centrale du MAAPRAT, un appui scientifique et technique aux DD(CS)PP, si besoin.

Les listes des laboratoires agréés et des LNR sont régulièrement mises à jour. Elles sont disponibles auprès des DD(CS)PP.

(1) *BOMEDD* nº 05/19 du 15 octobre 2005 : http://www.ineris.fr/aida/?q=consult_doc/consultation/2.250.190.28.8.2905.

d) Recherche de responsabilité dans le cas de pollution d'origine inconnue

L'INERIS peut procéder, à la demande de la DREAL, à des investigations afin de caractériser une pollution et d'identifier son origine, de rechercher les responsabilités, ainsi que d'aider à définir les mesures de gestion. Cette intervention nécessite l'accord préalable de la direction générale de la prévention des risques du ministère chargé du développement durable.

e) Expertise sur le risque sanitaire

L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) est l'agence de référence pour l'évaluation des risques alimentaires, environnementaux et du travail (loi de juillet 2010). Lorsqu'une réponse est attendue dans un délai allant de quelques heures à six semaines, elle est en capacité de mobiliser un groupe d'expertise collective d'urgence (GECU).

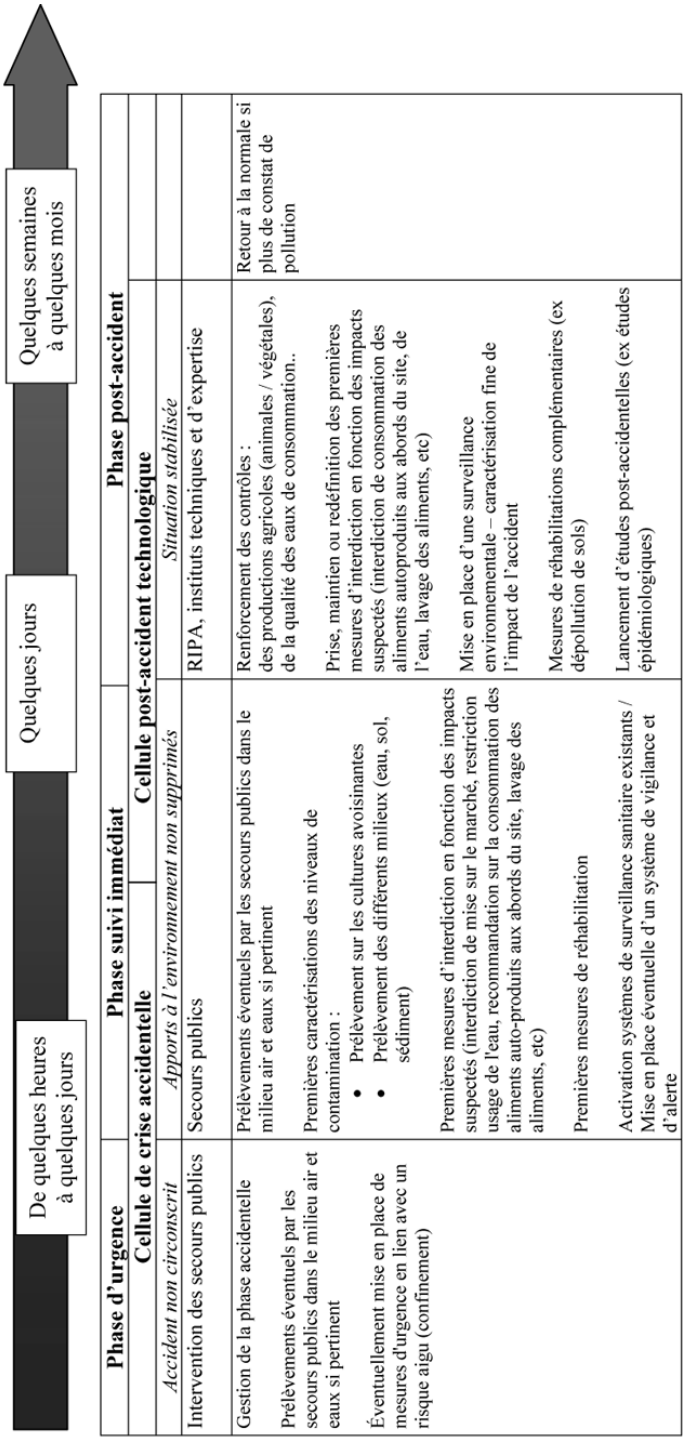
Sur saisine des services centraux des ministères de tutelle, l'ANSES émet des avis en termes d'évaluation du risque sanitaire, notamment alimentaire. Un protocole précise les relations entre l'ANSES et les ministères de tutelle pour les saisines d'expertise en situation d'urgence.

L'Institut de veille sanitaire (InVS) peut, quelle que soit la phase concernée, apporter son appui pour l'identification des effets de santé potentiels liés à l'accident, des risques sanitaires, des populations à risque (notamment eut égard à une exposition potentielle) ainsi que pour l'appréciation de l'impact sanitaire et les populations exposées. Il peut, en collaboration avec les centres antipoison et de toxicovigilance (CAPTV), mobiliser l'expertise toxicologique nécessaire. Il peut mobiliser et mettre en place des systèmes de surveillance et de veille sanitaire et, au besoin, réaliser des études d'impact sanitaire. Il peut apporter son expertise à l'ARS pour recenser les populations en vue d'un suivi épidémiologique, ainsi que pour juger de l'opportunité de réaliser des mesures dans les compartiments biologiques (urine, sang, cheveux, etc.).

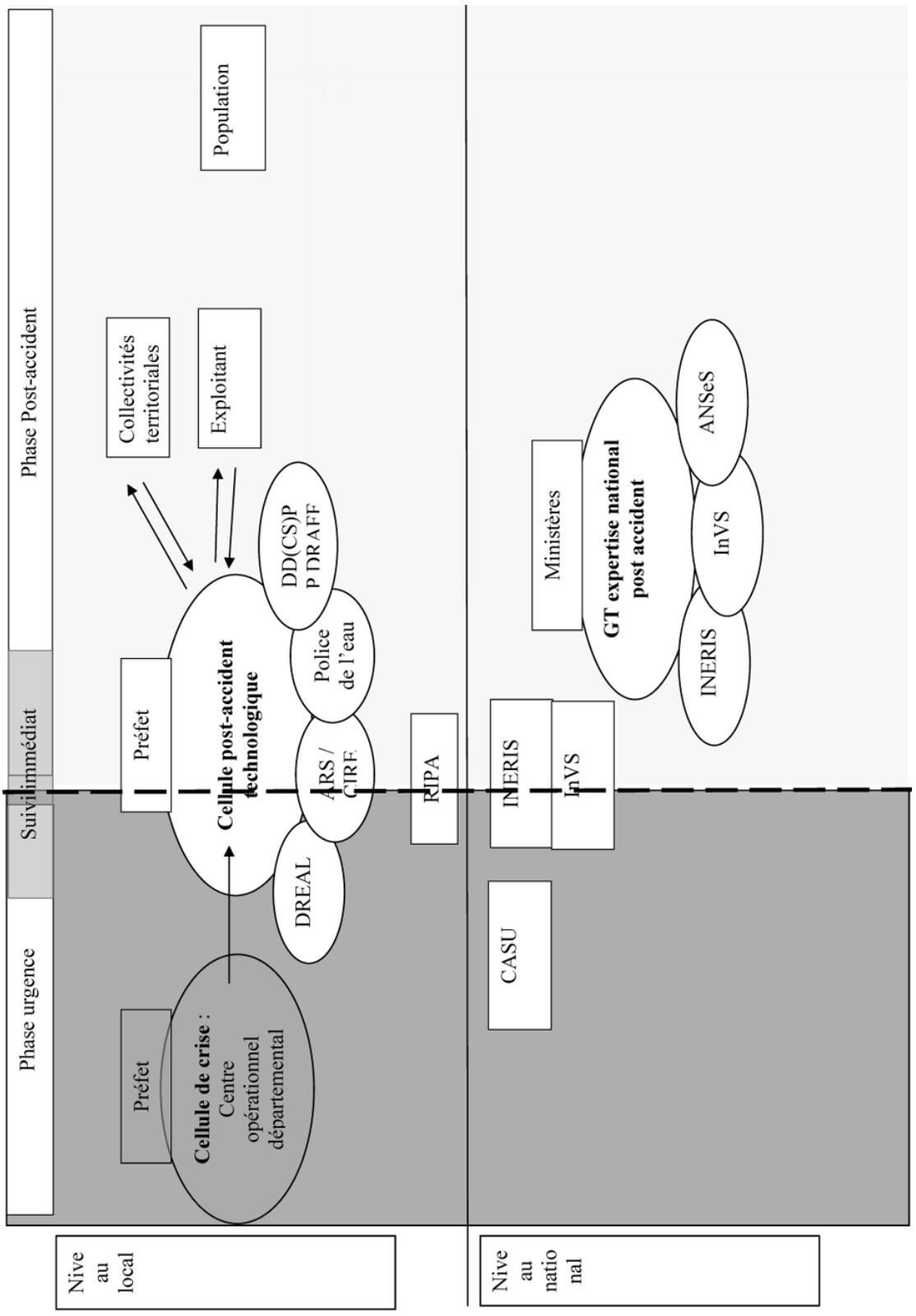
L'INERIS peut, à la demande de la DREAL ayant obtenu au préalable l'accord de la DGPR et quelle que soit la phase concernée, apporter son expertise pour évaluer les risques directs et indirects sur l'homme et l'environnement engendrés par un accident, en particulier *via* l'élaboration du schéma conceptuel de l'exposition, l'identification de la zone d'impact, l'élaboration de plans de prélèvements environnementaux, la réalisation d'analyses, l'interprétation de l'état des milieux et la conduite d'une évaluation des risques sanitaires selon les référentiels *ad hoc.*

ANNEXE I

CHRONOLOGIE – LOGIGRAMMES



Phase d'urgence	Phase suivi immédiat	Phase post-accident
Cellule de crise accidentelle	Cellule post-accident technologique	
Accident non circonscrit	*Apports à l'environnement non supprimés*	*Situation stabilisée*	
Intervention des secours publics	Secours publics	RIPA, instituts techniques et d'expertise	
Gestion de la phase accidentelle Prélèvements éventuels par les secours publics dans le milieu air et eaux si pertinent Éventuellement mise en place de mesures d'urgence en lien avec un risque aigu (confinement)	Prélèvements éventuels par les secours publics dans le milieu air et eaux si pertinent Premières caractérisations des niveaux de contamination : • Prélèvement sur les cultures avoisinantes • Prélèvement des différents milieux (eau, sol, sédiment) Premières mesures d'interdiction en fonction des impacts suspectés (interdiction de mise sur le marché, restriction usage de l'eau, recommandation sur la consommation des aliments auto-produits aux abords du site, lavage des aliments, etc) Premières mesures de réhabilitation Activation systèmes de surveillance sanitaire existants / Mise en place éventuelle d'un système de vigilance et d'alerte	Renforcement des contrôles : des productions agricoles (animales / végétales), de la qualité des eaux de consommation.. Prise, maintien ou redéfinition des premières mesures d'interdiction en fonction des impacts suspectés (interdiction de consommation des aliments autoproduits aux abords du site, de l'eau, lavage des aliments, etc) Mise en place d'une surveillance environnementale – caractérisation fine de l'impact de l'accident Mesures de réhabilitations complémentaires (ex dépollution de sols) Lancement d'études post-accidentelles (ex études épidémiologiques)	Retour à la normale si plus de constat de pollution


Phase Post-accident
Suivi immédiat
Phase urgence
Population
Collectivités territoriales
Exploitant
Préfet
Cellule post-accident technologique
DD(CS)P P DRAFF
Police de l'eau
ARS / CIRE
DREAL
Préfet
Cellule de crise : Centre opérationnel départemental
RIPA
INERIS
InVS
CASU
Ministères
GT expertise national post accident
ANSeS
InVS
INERIS
Nive au local
Nive au natio nal

ANNEXE II

ABRÉVIATIONS

ANSES	Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail
ARS	Agence régionale de santé
ASQAA	Association de surveillance de la qualité de l'air ambiant
CASU	Cellule d'appui aux situations d'urgence de l'INERIS
CAPTV	Centre antipoison et de toxicovigilance
CEDRE	Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
CIRE	Cellule interrégionale d'épidémiologie
COD	Centre opérationnel départemental
DDT(M)	Direction départementale des territoires (et de la mer)
DIRM	Direction interrégionale de la mer
DRAAF	Direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt
DRE	Directive responsabilité environnementale
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DD(CS)PP	Direction départementale (de la cohésion sociale et) de la protection des populations
EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
INERIS	Institut national de l'environnement industriel et des risques
InVS	Institut national de veille sanitaire
LABERCA	Laboratoire d'étude des résidus et contaminants dans les aliments
ONEMA	Office national de l'eau et des milieux aquatiques
ORSEC	Organisation de la réponse de sécurité civile – plan d'urgence
PCB	Polychlorobiphényles
PPI	Plan particulier d'intervention
POP	Polluants organiques persistants
RFF	Réseau ferré de France
RIPA	Réseau des intervenants en situation post-accidentelle
SCL	Service commun des laboratoires

SDIS	Service départemental d'incendie et de secours
SIDPC	Service interministériel de défense et de protection civile
SIG	Système d'information géographique
VNF	Voies navigables de France

ANNEXE III

LISTE INDICATIVE D'INSTANCES SUSCEPTIBLES D'APPORTER UN APPUI À LA DÉCISION DES POUVOIRS PUBLICS EN CAS D'ACCIDENTS

DOMAINES	INSTANCES d'appuis techniques	ADRESSE	TÉLÉPHONE
Installations classées hors radioprotection et nucléaire	CASU de l'INERIS	INERIS, parc Alata, 60550 Verneuil-en-Halatte http://www.ineris.fr/	Situation d'urgence : 03-44-55-69-99 Situation usuelle : 03-44-55-66-77
Risque sanitaire	InVS	12, rue du Val-d'Osnes, 94415 Saint-Maurice Cedex www.invs.sante.fr/	Situation d'alerte : 08-20-42-67-15
Transport de matières dangereuses	CEDRE	CEDRE, rue Alain-Colas, BP 20413 29604 Brest Cedex http://www.cedre.fr/	02-98-33-10-10
Transport de matières dangereuses	TRANSAID	8 centres d'appui http://transaid.uic.fr/transaid-centres-appui.html	
	CAPTV	13 centres http://www.centres-antipoison.net/	

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile

Instruction du 21 février 2012 relative aux aéronefs ultralégers motorisés

NOR : *DEVA1203669J*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Résumé : à la suite de la publication de modifications de l'arrêté relatif aux aéronefs ultralégers motorisés (ULM), cette instruction a pour objet de préciser des éléments portant sur la définition des ULM et leur procédure d'autorisation de vol et délivrance de carte d'identification, en conformité avec l'arrêté du 23 septembre 1998 modifié relatif aux aéronefs ultralégers motorisés (ULM). Les annexes de cette instruction listent les éléments de l'instruction des cartes et fiches d'identification et le contenu type d'un manuel d'utilisation.

Catégorie : mesure d'organisation des services retenue par le ministre pour la mise en œuvre des dispositions dont il s'agit.

Domaine : transport, équipement, logement, tourisme, mer.

Mots clés liste fermée : <Transports_ActivitesMaritimes_Ports_NavigationInterieure/>;

Mots clés libres : ULM.

Références :

Code de l'aviation civile ;

Arrêté du 23 septembre 1998 modifié relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

Circulaire abrogée : instruction du 24 août 2011 relative aux aéronefs ultralégers motorisés.

Date de mise en application : applicable à la date d'applicabilité de l'arrêté du 21 février 2012 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés (NOR : DEVA1203652A).

Annexes :

Annexe I. – Éléments constitutifs d'une demande de carte d'identification ULM.

Annexe II. – Éléments d'une carte d'identification ULM.

Annexe III. – Éléments constitutifs d'une demande de fiche d'identification.

Annexe IV. – Éléments constitutifs d'une fiche d'identification.

Annexe V. – Éléments descriptifs pour les ULM de classe 1.

Annexe VI. – Contenu type d'un manuel d'utilisation d'ULM.

La présente instruction est prise pour application de l'arrêté du 23 septembre 1998 modifié relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

Elle a pour objet de donner des éléments portant sur la définition des ULM et leur procédure d'autorisation de vol.

Définition préliminaire :

La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) est l'autorité exécutant les dispositions de l'arrêté du 23 septembre 1998 modifié, soit à l'échelon central (DSAC EC) soit au niveau interrégional (DSAC IR).

Dans cette instruction, le terme : « organisme » désigne les organismes techniques habilités par le ministre chargé de l'aviation civile, en application des articles L. 133-4 et R. 133-5, à exercer des contrôles et des vérifications dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.

La DSAC peut confier certaines des tâches à l'organisme.

1. **Préambule**

L'ULM est caractérisé par :

1. Un principe simple de conception.
2. Une robustesse générale démontrée.
3. Une aptitude d'évolution moteur arrêté suffisante pour réaliser un atterrissage en campagne dans des conditions de sécurité satisfaisantes.
4. Un pilotage facile qui ne demande pas de qualités exceptionnelles de la part du pilote.
5. Un entretien simple. Toutes les parties de l'ULM sont facilement accessibles et visibles. Cet entretien est normalement confié au détenteur de la carte d'identification, qui peut faire appel au constructeur ou à un professionnel si cette opération dépasse sa compétence.

Un constructeur qui met sur le marché un appareil ne répondant pas à ces critères, doit attirer l'attention de son client par l'intermédiaire du premier paragraphe du manuel d'utilisation.

La conception doit retenir en priorité des solutions simples qui ont déjà fait, si possible, leurs preuves en utilisation.

La conception de l'appareil doit permettre un contrôle aisé des structures par démontage simple notamment par des trappes de visites. Une zone de contrôle des toiles doit permettre d'évaluer les pertes de résistance dans le temps.

La résistance des parties critiques (dont la rupture peut entraîner la perte de contrôle) est justifiée soit par de larges coefficients de sécurité, soit par des essais justificatifs, soit par des pièces de sécurité (par exemple un câble de sécurité dans un élément de structure).

Le domaine de vol restreint de l'ULM justifie les règles simples imposées par l'administration.

Dans le cas d'un ULM sophistiqué employant des techniques nouvelles, inhabituelles ou non conformes aux caractéristiques générales de conception des ULM, le ministre chargé de l'aviation civile peut imposer des conditions techniques spéciales de conception.

2. **Définitions et abréviations**

ULM de référence : ULM spécialement désigné comme référence par rapport aux autres exemplaires de la série, par son constructeur.

Masse à vide : masse de l'appareil complet et en état de vol sans occupant et sans chargement.

La masse à vide de chaque ULM doit être déterminée avec :

1. Le lest fixe.
2. Le carburant inutilisable.
3. Le cas échéant, la quantité maximale d'huile et le liquide réfrigérant du moteur et le fluide hydraulique.
4. Les éventuels équipements spéciaux liés à une utilisation particulière (notamment les skis, les flotteurs ou le matériel nécessaire pour l'épandage agricole, la photographie aérienne, le remorquage de banderoles ou le remorquage de planeurs ultralégers tels que définis par l'arrêté du 7 octobre 1985 relatif à l'utilisation de planeurs ultralégers).

Masse à vide de référence : masse à vide, dans une configuration donnée choisie par le constructeur, permettant à tout utilisateur d'en déduire aisément, précisément et par un calcul simple la masse à vide de son ULM. La masse à vide de référence doit être déterminée par une pesée. La configuration de l'ULM lors de cette pesée doit être clairement définie et facilement reproductible.

Centrage à vide de référence : centrage à vide de l'ULM dans la configuration choisie pour la détermination de la masse à vide de référence.

Masse à vide maximale : masse à vide considérée avec la masse maximale d'équipements prévus par le constructeur.

Masse maximale : masse maximale opérationnelle choisie par le constructeur entre les deux limites suivantes :

a) Une limite inférieure égale à la somme de :

– la masse à vide maximale ;
– la masse forfaitaire d'un ou de deux occupants, soit 86 kg pour un monoplace construit en série, ou, dans le cas des sous-classes, une masse choisie par le constructeur adaptée à l'utilisateur, et 156 kg pour un biplace ;
– la masse de carburant correspondant au minimum à une heure d'autonomie (la densité forfaitaire retenue pour le mélange 2-temps ou les essences est égale à 0,7, celle pour le carburant pour turbomoteurs ou le gazole est égale à 0,8).

b) Une limite supérieure égale à la plus petite des masses suivantes :

1. La masse maximale de conception considérée lors du dimensionnement de la structure de l'appareil et de ses équipements.

2. La masse maximale de conception considérée lors du programme d'épreuves en vol et au sol.

Pour un ULM de référence donné, ces masses peuvent être calculées pour chaque version d'équipements, ou pour la version la plus pénalisante en masse.

Dans le cas d'un ULM de classe 2, 3 ou 4 équipé d'un parachute de secours, l'augmentation de 5 % de la masse maximale autorisée porte respectivement cette masse à 315 kg pour un monoplace et 472,5 kg pour un biplace.

Dans le cas d'un ULM amphibie de classe 2, 3 ou 6, d'un hydravion ou d'un hélicoptère équipé de flotteurs, l'augmentation de 10 % de la masse maximale autorisée porte respectivement cette masse à 330 kg pour un monoplace et 495 kg pour un biplace. Les augmentations de masse ne sont pas cumulables.

Masse minimale : masse minimale opérationnelle de la classe 1 et des sous-classes, définie par le constructeur et tenant compte des qualités de vol des ULM avec une faible charge alaire.

Surface alaire : projection plane de l'aile de l'aéronef en ligne de vol, en configuration d'atterrissage ou de vol de croisière, comprenant le cas échéant la surface du fuselage comprise entre la droite reliant les deux bords d'attaque à l'emplanture de l'aile et la droite reliant les deux bords de fuite à l'emplanture de l'aile. Dans le cas d'aéronefs multiplans, par convention pour l'application du présent arrêté, la surface alaire de l'aéronef sera la somme de la surface alaire de chaque aile.

Charge alaire : rapport de la masse de l'appareil par la surface alaire.

Charge rotorique : rapport de la masse de l'appareil par la surface du rotor. La surface du rotor est égale au produit du carré du diamètre du rotor par $\pi/4$.

V_{SO} : vitesse de décrochage (ou vitesse minimale de vol si le décrochage n'est pas possible) dans les conditions de moteur réduit ou coupé, train sorti, volets sortis, centrage le plus défavorable, masse maximale.

V_{DF} : vitesse maximale démontrée au cours des épreuves en vol.

V_{NE} : vitesse à ne jamais dépasser en vol. Cette vitesse est fixée à 0,9 fois V_{DF}.

V_A : vitesse de manœuvre (application brutale du plein débattement des gouvernes).

V_C (vitesse conventionnelle) : vitesse indiquée, corrigée des erreurs liées à l'installation anémométrique.

V_{FE} : vitesse maximale pour un braquage déterminé des volets.

V_H : vitesse horizontale en palier à la puissance maximale continue définie par le constructeur de l'ULM.

Puissance maximale : puissance maximale sur arbre moteur, en conditions standard au niveau de la mer, que peut délivrer le moteur lorsqu'il est utilisé dans ses limites de fonctionnement déclarées.

La puissance retenue est la plus élevée déclarée par le constructeur du moteur, quelles que soient les limitations éventuelles d'emploi liées à l'utilisation de cette puissance.

Elle inclut le régime de décollage, si celui-ci est défini, et tout régime d'urgence éventuel.

Aucune consigne d'utilisation limitant le régime de rotation, la pression maximale d'admission, ou tout autre paramètre utilisé pour piloter la puissance, en deçà des limites de fonctionnement déclarées par le constructeur du moteur, ne peut être acceptée comme moyen acceptable de conformité.

Lieu d'attache : c'est le lieu de stationnement habituel de l'ULM.

Toutefois, dans le cas d'un ULM de classe 1, ce lieu d'attache peut être l'adresse du domicile du détenteur de la carte d'identification. Dans le cadre de l'article 14-1 de l'arrêté du 23 septembre 1998 cité en référence, l'autorité peut demander au détenteur de la carte de l'ULM de présenter son aéronef sur le terrain adéquat permettant d'évaluer la sécurité de l'aéronef.

3. **Fiche d'identification**

La demande de visa de la fiche d'identification est soumise :

– dans le cas d'un ULM de référence, à la DSAC EC ;

– dans les autres cas, à la DSAC interrégionale concernée.

Cette demande doit être accompagnée des éléments descriptifs et de la déclaration de conformité aux exigences de navigabilité applicables selon la description en annexe III, ou selon l'annexe V dans le cas d'un ULM de classe 1.

La fiche d'identification est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile et contient les éléments figurants en annexe IV.

4. **Dossier technique constructeur**

Le dossier technique constructeur doit être tenu à la disposition des personnes de la DSAC ou de l'organisme chargées d'effectuer les vérifications et la surveillance de l'aptitude au vol des ULM.

4.1. *Manuel d'utilisation*

4.1.1. Principes généraux

Le manuel d'utilisation est obligatoire pour tous les ULM monoplaces construits en série et pour tous les ULM biplaces, ainsi qu'en cas de cession de tout ULM. Il doit être fourni avec chaque appareil sous une forme claire et précise, facilement exploitable par les utilisateurs. Il reste fortement conseillé pour un ULM monoplace non construit en série, mais il devient obligatoire en cas de revente de cet aéronef.

Le manuel peut prévoir des emplacements réservés aux mises à jour successives, en fonction des options ou modifications appliquées après mise en service.

Le constructeur de l'ULM, rédacteur du manuel, explicite les conditions d'utilisation de son aéronef. Il peut, en ce qui concerne plus particulièrement les performances, la maniabilité et la stabilité, se dispenser de donner des valeurs nominales, à condition d'établir des procédures fournissant au pilote les éléments d'appréciation des conditions d'utilisation qui lui garantissent qu'il ne sorte pas du domaine de vol spécifié.

Les conditions d'utilisation et les limites associées ne peuvent sortir du cadre des conditions de vol démontrées par le constructeur.

4.1.2. Cas des ULM de classe 1

Les conditions d'utilisation et les limites associées, notamment de masses, sont caractéristiques d'une voilure donnée, sans considération d'un type de chariot ou de sellette précis ou d'une motorisation précise. Le constructeur mentionne toute autre condition d'utilisation ou limite qu'il juge nécessaire (caractéristiques des points d'ancrage, motorisation...).

4.1.3. Cas des ULM de classe 2

Les conditions d'utilisation et les limites associées peuvent être caractéristiques d'une voilure donnée, sans considération d'un type de chariot précis, sous réserve que le constructeur définisse soit les types de chariot acceptables, soit les caractéristiques à imposer au chariot (notamment limitations de masse, caractéristiques du point d'accrochage, motorisation) et garantisse, pour ces types ou ces caractéristiques, que les indications du présent manuel sont adaptées.

4.1.4. Cas des ULM des sous-classes

Le manuel d'entretien tient lieu de manuel d'utilisation s'il inclut au minimum la mention des informations suivantes :

– masse à vide de référence ;
– masse maximale ;
– masse minimale ;
– surface alaire ;
– types de chariots ou de sellettes acceptables, ou caractéristiques à imposer au chariot ou à la sellette, notamment la masse, le ou les points d'accrochage et la motorisation.

4.1.5. Autres cas

Le manuel d'utilisation doit comporter au minimum les informations contenues dans le modèle défini à l'annexe VI.

4.2. *Manuel d'entretien*

a) Le manuel d'entretien traite les parties suivantes de l'ULM, qui peuvent être traitées séparément :

– la voilure, l'enveloppe ou le(s) rotor(s) ;
– la structure ;
– le moteur et, le cas échéant, l'hélice ;
– les systèmes d'embrayage, de réduction et de transmission pour un ULM de classe 6.

b) L'entretien d'un ULM dépend essentiellement des conditions d'utilisation (environnement, type d'utilisation) et du stockage. Le manuel doit définir un entretien dans les conditions moyennes et prévenir l'utilisateur de la façon de prendre en compte les conditions aggravantes.

c) Le manuel d'entretien doit prévoir :

– les divers conseils généraux concernant l'entretien de l'ULM ;

– les opérations périodiques simples. Il est recommandé de regrouper ces opérations à une échéance de 25 heures de vol, ou 3 mois d'utilisation (la première atteinte) ;
– la liste des opérations de maintenance définies par le constructeur devant être impérativement réalisées au sein d'un atelier désigné par le constructeur ;
– les opérations importantes qui nécessitent un contrôle approfondi, telles que les visites annuelles. Il convient aussi de prévoir une vérification après les 10 premières heures pour contrôler tous les réglages ;
– les vérifications nécessaires après déstockage, notamment lorsque l'ULM n'a pas été utilisé pendant la période hivernale.

d) Une présentation simple sous forme d'un tableau est préconisée. Il comporte le type de visite et l'échéance et doit permettre au détenteur de la carte d'identification de porter sa signature et la date du contrôle. Le contenu de chaque visite peut être regroupé dans un chapitre particulier. Des fiches complémentaires peuvent guider l'utilisateur à identifier les problèmes éventuels, lui indiquer les solutions apportées et préciser le remplacement obligatoire des pièces ;

Il contient alors :

– les critères d'appréciation et de contrôle des éléments constitutifs de l'ULM (il est fortement conseillé de s'appuyer sur des moyens de contrôle peu coûteux et facilement accessibles à une majorité d'utilisateurs), les tolérances acceptables sur les pièces et composants et celles qui imposent un remplacement impératif de ces pièces et composants ;
– des dessins ou écorchés pour montrer le montage des différentes pièces normalement démontables et leur remontage, ainsi que les précautions lors de ce remontage (couples de serrage, joints à changer...). Ces dessins doivent mentionner, si possible, la référence des pièces et la quantité.

Ces critères peuvent également être pris en compte par le fabricant de l'hélice.

e) Dans le cas d'un paramoteur, le manuel d'entretien précisera notamment les éléments ci-dessus pour chacun de ses constituants :

– la voile ;
– le moteur ;
– le chariot ou la sellette ;
– les attaches.

Le manuel peut être constitué des éléments individuels fournis par les constructeurs de ces éléments.

5. **Modifications des caractéristiques techniques d'un ULM**

Toute modification d'un ULM qui modifie un des éléments descriptifs de sa fiche d'identification (modification majeure), entraîne la suspension de l'autorisation de circuler. Cette suspension est effective jusqu'à ce que le titulaire de la fiche d'identification ait :

1. Amendé la partie descriptive de la fiche d'identification et les éléments du dossier technique constructeur qui ont été affectés, ou obtenu du constructeur les documents modifiés.
2. Vérifié et déclaré la conformité de l'ULM modifié aux conditions techniques applicables, ou obtenu du constructeur cette déclaration.
3. Transmis à la DSAC IR concernée la partie descriptive de la fiche d'identification amendée et la déclaration de conformité.

Lorsqu'il est nécessaire d'effectuer des vérifications en vol pour valider la modification envisagée, le postulant peut obtenir une carte d'identification provisoire, dans les conditions fixées au paragraphe 6.2.

6. **Carte d'identification**

La demande de la carte d'identification est soumise à la DSAC IR concernée avec les éléments figurant en annexe I.

La demande de carte d'identification doit être accompagnée de l'original de la fiche d'identification, préalablement visée, ou de la copie de la fiche d'identification de l'ULM de référence, certifiée conforme par le constructeur.

6.1. *Carte d'identification constructeur*

Le ministre chargé de l'aviation civile délivre une carte d'identification constructeur par laquelle il notifie les marques d'identification constructeur et autorise la circulation aérienne d'un ULM de référence pour les épreuves en vol, des vols de convoyage ou de démonstration.

La marque d'identification constructeur est constituée de la lettre W, suivie de l'indicatif du constructeur proposé par le postulant et accepté par la DSAC et de deux chiffres.

À chaque opération, le constructeur inscrit sur un registre la marque utilisée, l'appareil associé, ses caractéristiques et le type de l'opération. En cas de convoyage, il indique, en outre, les lieux et dates de départ et de destination, ainsi que la référence du dossier technique constructeur. Ce registre doit être tenu à la disposition de la DSAC.

La durée de validité des marques d'identification constructeur est limitée à un an, mais peut être portée à cinq ans renouvelables si le constructeur dépose un premier dossier technique constructeur.

6.2. *Carte d'identification provisoire*

La DSAC IR délivre une carte d'identification provisoire et notifie les marques d'identification provisoires.

Les marques d'identification provisoires sont celles visées à l'article 5.2 de l'arrêté du 23 septembre 1998, précédées de la lettre W.

Dans le cas des ULM à voilure souple (classes 1 et 5) et des sous-classes, l'apposition de la lettre W sur la voilure est facultative.

Ces marques ne peuvent être utilisées que pour effectuer les épreuves en vol permettant de constituer ou de modifier le dossier technique constructeur.

La durée de validité des marques d'identification provisoire est d'un an non renouvelable, sauf dérogation accordée par le ministre chargé de l'aviation civile.

6.3. *Carte d'identification*

La carte d'identification est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile et contient les éléments figurant en annexe II.

6.4. *Date de validité de la carte d'identification*

La durée de validité de la carte d'identification est de vingt-quatre mois.

Dans le cas de la délivrance, la validité court à compter de la date de demande de la carte d'identification jusqu'à la fin du vingt-quatrième mois qui suit le mois au cours duquel cette demande a été faite.

Dans le cas du renouvellement d'une carte dont la validité a expiré, la validité court à compter de la date de demande de renouvellement de la carte d'identification jusqu'à la fin du vingt-quatrième mois qui suit le mois au cours duquel cette demande a été faite.

Dans le cas du renouvellement d'une carte toujours valide et dont la demande de renouvellement est effectuée avant les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la carte, la validité de la nouvelle carte court à compter de la date de fin de validité de la carte d'identification précédente jusqu'à la fin du vingt-quatrième mois qui suit le mois au cours duquel la demande de renouvellement a été faite.

Dans le cas du renouvellement d'une carte toujours valide et dont la demande de renouvellement est effectuée dans les trois mois qui précèdent la date d'expiration de la carte, la validité de la nouvelle carte court à compter de la date de fin de validité de la carte d'identification précédente jusqu'à la fin du vingt-quatrième mois qui suit.

7. **Conditions techniques applicables et programme de démonstration de conformité associé**

7.1. *Principes généraux*

Un programme de démonstration doit permettre de démontrer la conformité de l'aéronef aux conditions de navigabilité imposées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Ce programme concerne la navigabilité de l'ULM dans tout le domaine des utilisations prévues de l'ULM.

Les démonstrations sont regroupées dans un document dénommé « programme de démonstration de conformité », précisant, pour chaque exigence, le(s) moyen(s) de conformité acceptable(s) choisi(s) par le postulant. Ils peuvent être constitués par combinaison d'un dossier de calcul et d'épreuves au sol et en vol, selon les principes des paragraphes 7.1.1 et 7.1.2.

Le constructeur de l'ULM exécute les épreuves déterminées et enregistre les résultats dans un compte rendu, qui précise notamment les lieux et dates des essais ainsi que les paramètres ayant pu influencer les résultats.

Toutefois, dans le cas où le constructeur modifie un ULM déjà conforme à la réglementation et dont il dispose du programme de démonstration de conformité, le constructeur peut procéder simplement au complément de conformité en fonction de la modification apportée.

7.1.1. Principes généraux des épreuves en vol

Le programme minimal d'épreuves en vol détermine :

1. Les limites de masse mentionnées dans le manuel d'utilisation.

2. Les performances à la masse maximale décrites dans le manuel d'utilisation.

3. La maniabilité et la stabilité de l'appareil, en toute configuration de masse et de centrage du domaine de vol démontré, durant les phases de vol suivantes :

– le décollage, l'atterrissage (avec ou sans puissance) jusqu'aux limites de vent traversier ;
– la mise en stationnaire et la transition (si applicables) ;
– la tenue de stationnaire (si applicable) ;
– la translation (si applicable) ;
– la montée ;
– le vol en palier ;
– le piqué ;
– le virage ;
– l'autorotation (si applicable).

Les résultats sont ramenés aux conditions standard (15 °C, 1 013,2 hPa).

La vitesse V_{SO} (si applicable) est :

– mesurée moteur coupé ou plein ralenti ;
– mesurée par tout moyen adapté (notamment cinémomètre, GPS) ;
– enregistrée si possible par un moyen vidéo embarqué.

La vitesse V_{SO} reportée sur le manuel d'utilisation est la moyenne de trois essais.

7.1.2. Principes généraux des épreuves au sol

a) Les épreuves au sol servent à :

– déterminer la qualité technique des matériaux en flexion, traction et torsion, dans le domaine de vol démontré, et les marges prises pour tenir compte de la dispersion des caractéristiques des matériaux. Toutefois, une alternative pour atteindre cet objectif est de disposer des caractéristiques garanties par le fournisseur ;
– à vérifier la résistance structurale de l'appareil et, par conséquent, à valider les hypothèses retenues dans le dossier de calcul. On appelle ces épreuves « essais statiques ».

b) Les essais statiques concernent les éléments suivants, lorsqu'ils sont pertinents pour la classe d'ULM considérée : la voilure (positif et négatif, si présence de haubans ou de longerons non symétriques), les pales d'un rotor et leurs fixations, articulations et butées, le mat d'un rotor, les empennages, les sièges, les commandes de vol (essais réalisés avec les parties mobiles bloquées), le bâti moteur, les supports réservoirs. Lors de ces essais, la présence d'un observateur indépendant, la réalisation de films vidéo ou de photos seront des éléments de preuve de la réalisation correcte des essais.

Dans le cas de construction en série, on fera les essais aux charges extrêmes et éventuellement jusqu'à rupture pour connaître la marge réelle de sécurité de l'ULM de référence.

c) Toutefois, pour les constructeurs amateurs, la résistance structurale de l'ULM n'a pas à être démontrée globalement. Elle se limitera éventuellement à des éprouvettes représentatives sur les éléments nouveaux.

Également, dans le cas d'un kit ou d'une construction sur plans, aucun essai statique n'est imposé si la construction est conforme à celle de l'ULM de référence.

d) Les essais statiques nécessaires pour couvrir les différentes limites du domaine de vol peuvent être décomposés en plusieurs essais partiels, avec des chargements appropriés à chaque cas. La mise en œuvre du chargement doit être le plus représentatif de la réalité, car l'essai peut être complètement faussé par un mauvais principe de chargement.

Le chargement tient compte des masses du ou des passagers, du carburant, des équipements importants (par exemple, le parachute), de la poussée du moteur, des efforts d'inertie (par exemple, sur la fixation des ceintures). Les efforts associés, en newtons, sont calculés en multipliant chaque masse identifiée par le facteur de charge et l'accélération terrestre (prendre 9,81 m/s^2).

e) Il est néanmoins admis un certain nombre de facilités pour la mise en œuvre des chargements, par exemple :

– le remplissage des voilures par des billes de matériau très léger résistant à la compression, pour exercer les efforts sur un seul côté (par exemple, sur l'intrados dans le cas d'un chargement positif, voilure à l'envers) ;
– la mise en place de planches entre bord d'attaque et bord de fuite, mais avec un pas rapproché. Le chargement sur chaque planche doit ensuite tenir compte de sa position en envergure et du chargement selon la corde ;

– la mise en place de toiles ou de panneaux souples pour mieux répartir les efforts ;
– les chargements avec des sacs de sable ou de grenailles, dont le poids aura été vérifié avant l'essai.

f) Les déplacements des éléments structuraux en fonction du chargement peuvent se mesurer à l'aide de fils à plomb fixes placés de préférence aux emplacements de flèche maximale.

g) Les essais consistent à vérifier, par la mise en place de charges successives, que l'appareil ne présente aucune déformation permanente après l'application des charges limites. On pourra vérifier, également aux charges limites, que les déformations sont conformes au dossier de calcul et que les commandes de vol fonctionnent normalement.

7.2. *Exigences de navigabilité particulières*

a) Le ministre chargé de l'aviation civile peut imposer des conditions spéciales de navigabilité prenant en compte des caractéristiques particulières de l'ULM.

b) Pour les ULM de classe 3, dont la charge alaire à la masse maximale est supérieure à 30 kg/m^2, ces conditions sont établies, à partir :
– des sous-parties B (vol) et C (structure) du CS VLA ; ou
– de règlements de navigabilité, français ou étrangers, servant ou ayant servi de base à la certification des avions légers ; ou
– de règlements particuliers, proposés par le postulant et acceptés par le ministre chargé de l'aviation civile.

c) Pour les ULM de classe 6, ces conditions sont établies à partir :
– des exigences de navigabilité particulières pour hélicoptères ultralégers (code HUL publié par la DGAC) ;
– de règlements de navigabilité, français ou étrangers, servant ou ayant servi de base à la certification d'hélicoptères légers ; ou
– de règlements particuliers, proposés par le postulant et acceptés par le ministre chargé de l'aviation civile.

d) Pour les sous-classes, le ministre chargé de l'aviation civile peut accepter comme démonstration de conformité les essais réalisés suivant d'autres normes techniques de sécurité.

7.3. *Exigences spécifiques des épreuves en vol*

7.3.1. Épreuves en vol pour la classe 1 (paramoteurs)

a) Le paramoteur doit être évalué selon les critères suivants, à la masse maximum :

1. Comportement au gonflage : caractéristique de l'élévation (douceur, progressivité, régularité).

2. Comportement au décollage : technique de décollage spéciale requise ; dans l'affirmative, la préciser dans le manuel d'utilisation.

3. Exploitabilité en vitesse en vol droit :

a) Vitesse bras haut.
b) Vitesse accélérée (le cas échéant, trim et/ou accélérateur).
c) Vitesse de décrochage, ou sinon vitesse minimale.

4. Comportement lors d'une mise en virage engagé :

a) Tendance au retour en vol droit (spontanéité).
b) Nature des oscillations (amortissement).
c) Commandes de pilotage alternatives (les identifier et préciser leurs positions).

5. Comportement lors de l'atterrissage :

a) Comportement particulier.
b) Technique d'atterrissage spéciale requise ; dans l'affirmative, la préciser dans le manuel d'utilisation.

6. Commandes de pilotage alternatives : les identifier et préciser dans le manuel d'utilisation leurs positions et les précautions à respecter en virage et à l'atterrissage.

Le paramoteur doit démontrer :

7. Une stabilité en tangage lors d'une action aux commandes en vol accéléré.

8. Une stabilité en tangage en sortie de vol accéléré.

b) Pendant ces essais, les commandes de vol doivent rester manœuvrables pour permettre le contrôle de la voile.

7.3.2. Épreuves en vol pour les autres classes d'ULM

L'appareil doit démontrer :

1. Une stabilité longitudinale et latérale convenable dans toutes les conditions de vol et de centrage, en prenant en compte les conditions d'utilisation particulières pour lesquelles il a été conçu. En particulier, pour les ULM multiaxes et les pendulaires, la stabilité longitudinale statique manche libre ou trapèze libre doit être démontrée en vol horizontal stabilisé, l'appareil revenant dans une plage de vitesse proche de celle du départ, après application d'un effort à pousser ou à tirer.

2. Une absence de flottement divergent, jusqu'à une vitesse maximale démontrée (V_{DF}).

Il doit être possible également à partir d'un virage stabilisé à 45° d'inclinaison, de permettre un virage stabilisé à 45° dans la direction inverse en moins de 5 secondes, à une vitesse égale à 120 % de la vitesse minimale à laquelle le palier peut être maintenu.

Pour un ULM simple, la vitesse de rafale maximale peut être égale à la vitesse maximale en air agité V_A.

Pour un ULM de classe 3 dont la charge alaire à la masse maximale est supérieure à 30 kg/m², ou un ULM de classe 6, les exigences en termes de performances et de qualités de vol sont décrites dans les conditions techniques de navigabilité particulières lorsqu'elles sont imposées par le ministre chargé de l'aviation civile.

7.4. *Épreuves au sol*

7.4.1. Épreuves au sol pour la classe 1 (paramoteurs)

Pour le chariot et/ou la sellette du paramoteur et les éléments de leur assemblage à la voile, les essais sont à mener uniquement pour les chargements positifs, la fixation se faisant au point normal d'accrochage sous la voile. Le chariot et/ou la sellette et ses moyens d'assemblage ne doivent pas avoir subi de dommages après les essais.

Les essais statiques vérifient que la voile supporte sans dommage un essai de choc, de montée en charge pour le chargement maximum de la voile, en tenant compte du facteur de charge défini au paragraphe 7.5.

Les essais statiques vérifient la résistance à la rupture des suspentes.

Concernant la voile, il est considéré comme acceptable de réaliser les essais conformément à la norme EN-926-1.

7.4.2. Épreuves au sol pour les autres classes d'ULM

Pour les autogires et hélicoptères n'utilisant pas de rotor bipales en balancier, les essais de résonance sol sont à prendre en compte.

Pour le chariot d'un pendulaire, d'un autogire et pour un hélicoptère, les essais sont à mener uniquement pour les chargements positifs, la fixation se faisant au point normal d'accrochage sous la voilure.

Pour les voilures, il est possible de tenir compte du déchargement lié à la masse voilure. Sur un pendulaire, en considérant que C_a est la charge alaire, on prendra une décroissance de portance linéaire de 2 C_a vers 0, de l'axe de symétrie vers l'envergure.

La répartition suivant la corde se fera en partant du bord d'attaque de 5 C_a vers C_a à 25 %, puis de C_a à 0 au bord de fuite. Sur un multiaxe, en absence de données précises, on considérera que la résultante de la portance s'applique à 25 % de la corde et que la répartition en envergure (pour une aile rectangulaire) est constante (sinon voir CS VLA).

Sur chaque demi-aile d'un multiaxe avec deux haubans, on négligera l'effet de torsion sur la voilure mais on tiendra compte dans tous les cas du chargement lié au braquage brutal de l'aileron à la vitesse V_A.

Sur les empennages (multiaxe et autogire), on mènera les essais correspondant :

– au braquage brutal de la profondeur à la vitesse V_A ;
– au braquage brutal de direction à la vitesse V_A ;
– à une charge dissymétrique sur l'empennage horizontal, correspondant à la charge maximale appliquée de 100 % d'un côté et de 70 % du côté opposé ;
– à une charge combinée de 75 % sur l'empennage horizontal et 100 % sur l'empennage vertical.

7.5. *Dossier de calcul et précautions de conception*

7.5.1. Facteurs de charge

Les charges limites pour les ULM de classe 2 et 3 sont égales à + 4 g et – 2 g, et pour les ULM de classe 1, 4 et 6 sont égales + 3,5 g. À ces valeurs, les commandes de vol doivent rester libres et la structure ne doit pas présenter de déformations permanentes après l'application des charges limites.

Un coefficient global de sécurité au minimum de 1,5 (dans le cas général, parfois supérieur, en fonction des matériaux utilisés) sera appliqué aux charges limites pour le calcul des charges extrêmes. À ces valeurs, la structure ne doit pas se rompre mais peut présenter des déformations après l'application des charges. La structure doit tenir au moins trois secondes aux charges extrêmes.

Le dossier de calcul doit prendre en compte tous les cas prévisibles d'utilisation de la machine.

7.5.2. Choix des matériaux

On retiendra de préférence des matériaux d'origine aéronautique dont les caractéristiques sont garanties et la qualité contrôlée avant livraison. La conformité des matériaux doit être déclarée.

7.5.3. Coefficients de sécurité

Les matériaux choisis doivent garantir une contrainte à rupture supérieure ou égale à 1,5 fois la contrainte à limite élastique retenue dans le dossier de calcul et spécifiée par le fournisseur.

Pour certains éléments, ce coefficient de sécurité de 1,5 est multiplié par 2 (soit un coefficient de sécurité de 3 au minimum par rapport aux charges limites) :

– pièces coulées ;
– pièces sujettes à démontages fréquents (par exemple, transport) ;
– câbles structuraux ou de commande de vol, éléments de commandes de vol ;
– pièces soumises à fatigue importante.

Pour les pièces travaillantes en matériaux composites, ce coefficient de sécurité peut être ramené à 2 si les essais justificatifs, la qualité des matériaux, les conditions de mise en œuvre et le contrôle de la qualité des fabrications sont garantis par le responsable des fabrications.

7.5.4. Coefficient de matage

Le respect de ce critère évite l'ovalisation des alésages ou l'écrasement des pièces en cours d'utilisation. On vérifie que les pièces soumises à rotation, chocs ou vibrations, présentent au niveau de l'élément d'assemblage (boulon, par exemple), un coefficient de matage de 1,33 (la contrainte sur la surface projetée du contact boulon-pièce ne doit pas dépasser la contrainte de charge à rupture de calcul divisée par 1,33).

Pour les autres assemblages, la pression de matage ne devra pas dépasser la contrainte de limite de rupture.

7.5.5. Assemblage par plusieurs boulons, rivets, agrafes, ou autres moyens

Les efforts ne sont jamais divisés de façon uniforme par le nombre total d'éléments de liaison. Sauf essai justificatif, on considère, par exemple, que le premier boulon supporte une charge supérieure dans le cas d'assemblage par deux boulons en ligne (cas des haubans).

7.5.6. Zones fusibles

Il faut prévoir des zones qui absorberont l'énergie en cas de choc pour protéger les occupants et éviter la déformation de toute la structure.

7.5.7. Concentrations de contraintes

Un trou dans une pièce ou des changements brutaux de section peuvent diminuer la résistance dans un facteur de 3, voire plus (indice de minceur, par exemple). Il existe des tableaux qui donnent ces concentrations de contraintes.

7.5.8. Corrosion

Il conviendra d'utiliser de préférence des matériaux résistant bien à la corrosion, ou de prévoir une protection suffisante. Un début de corrosion peut provoquer, sur des pièces sous contrainte, des ruptures à des valeurs très inférieures aux valeurs prévues (phénomène de corrosion sous tension).

7.5.9. Couples galvaniques

L'assemblage de métaux de nature différente apporte le risque de corrosion galvanique, accentué par la présence d'un milieu salin. Les matériaux d'origine aéronautique comportent en général des

protections qui diminuent ces risques (par exemple, une oxydation anodique chromique sur les alliages d'aluminium). On évitera de mettre en contact des matériaux métalliques de nature différente sans protection, par exemple en intercalant une rondelle ou coupelle plastique.

7.5.10. Commandes de vol principales

Aucun câble de diamètre inférieur à 2 mm ne doit être utilisé dans les commandes de vol. Toutes les poulies doivent comporter une protection pour éviter le déraillement du câble. Une analyse de sécurité doit expliciter les conséquences d'une rupture d'un des éléments de commandes de vol, montrer les précautions mises en œuvre pour éviter le blocage des commandes de vol (par exemple corps étranger dans la cabine de pilotage) et, pour un ULM de classe 6, les précautions mises en œuvre pour assurer la bonne tenue des commandes de vol aux contraintes alternées et aux vibrations.

7.5.11. Rotules

L'utilisation de rotules pose de nombreux problèmes en fatigue. Il faut éviter d'utiliser une rotule sur une liaison critique soumise à des efforts de flexion et de faire travailler en rotation l'embout fileté d'une rotule.

7.6. *Dispositions diverses*

7.6.1. Équipements pour activités particulières

Le siège passager d'un ULM biplace peut, si nécessaire, être déposé pour permettre l'installation d'un équipement pour activité particulière.

7.6.2. Ceintures

Les sièges de l'ULM, lorsqu'il en est équipé, doivent être munis d'une ceinture.

7.6.3. Production en série, hors le cas de sous-classes 2A et 3A

Les précautions supplémentaires suivantes doivent être prises :

– une procédure de réception des matériaux et composants doit permettre de s'assurer de leur qualité (fiche fournisseur), de leur stockage pour éviter les mélanges et les erreurs au montage (par exemple, par marquage avec une couleur ou une étiquette), de leur utilisation sur une série donnée d'appareils pour limiter les vérifications en cas d'anomalies ;
– les appareils doivent comporter clairement une identification de type et un numéro de série, pour connaître parfaitement le standard de livraison (problème de la commande des rechanges) ;
– le constructeur doit garantir la reproductibilité des appareils de série, pour qu'ils restent conformes au modèle ayant servi à la qualification (par exemple, pour les composites, les résines, les tissus et leur sens, le nombre de couches, les températures) ;
– le constructeur mettra en place les procédures de contrôle, même simplifiées, pour s'assurer de la qualité finale du produit ;
– lorsque l'ULM comporte des pièces de structure critiques à durée de vie limitée spécifiquement conçues pour l'appareil, celles-ci doivent comporter une référence et un numéro de série, afin de permettre leur suivi en utilisation.

7.6.4. Sens de débattement des commandes annexes

La mise en action doit toujours se faire vers l'avant (par exemple la mise en puissance moteur doit se faire en poussant la manette vers l'avant). Les interrupteurs sont coupés quand la commande est vers le bas. Il convient de respecter les codes de couleur utilisés en aviation générale.

7.6.5. Éclatement de l'hélice

Un éclatement de l'hélice reste possible après impact avec un corps étranger, choc au sol ou défaillance d'une pale. Dans le cas où l'éclatement de l'hélice pourrait endommager des parties vitales, ces dernières doivent être renforcées (par exemple, renforcement du bord de fuite, sur pendulaire, par plusieurs coutures sur une bande de renfort).

Des éclatements peuvent aussi survenir en raison du passage trop proche de l'hélice par rapport à la structure, passage qui provoque des résonances dans l'hélice.

7.6.6. Erreurs de montage

Les pièces susceptibles d'être inversées doivent être marquées ou munies d'un détrompeur (par exemple, confusion entre les pièces gauche et droite d'un bord d'attaque).

7.6.7. Propulsion

Le réservoir de carburant doit être muni de filtres et d'un système de purge pour prévenir la pollution du carburant.

7.6.8. Changement des matériaux d'origine

Les matériaux utilisés dans la construction de l'ULM doivent rester conformes à ceux définis dans le dossier technique. Tout changement ne peut se faire qu'après des essais ou calculs justificatifs prouvant l'équivalence au niveau de la résistance structurale de l'ULM. L'auteur de ces modifications en reste toujours responsable.

7.6.9. Modifications mineures appliquées en utilisation

Il faut attirer l'attention des utilisateurs sur les modifications qui paraissent anodines et qui peuvent avoir de très graves conséquences : par exemple, adjonction d'un carénage qui rend l'appareil difficilement pilotable, perçage d'un hauban qui conduit à sa destruction en vol, changement d'une aile de pendulaire sans vérification de son débattement par rapport au passage de l'hélice.

7.6.10. Désignation d'un appareil

La carte d'identification demande de préciser le type d'ULM, de moteur et de voilure. Le constructeur doit donner un nom ou une référence pour éviter toute ambiguïté ou toute ressemblance avec un appareil existant. Une modification du profil ou de la surface portante d'une voilure, impose, en particulier, de fixer une référence différente.

Le constructeur doit également fixer des indices successifs dans la référence de ses appareils, pour identifier clairement toute modification importante apportée à l'appareil (par exemple, changement de moteur, modification de la surface portante, changement de matériaux).

8. **Transition liée à l'arrêté du 15 mars 2011 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 cité en référence**

L'arrêté du 15 mars 2011 a modifié les conditions de délivrance des cartes d'identification des paramoteurs (classe 1). L'article 13 de l'arrêté du 15 mars 2011 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 cité en référence permet de conserver les anciennes cartes, qu'elles soient de classe 1 ou de sous-classe 1A selon l'ancienne version de l'arrêté. Il n'y a pas d'obligation de les convertir selon le nouveau système mis en place tant que la voile reste inchangée.

En revanche, tout détenteur d'une carte d'identification délivrée selon les dispositions de l'ancienne rédaction de l'arrêté peut volontairement appliquer les nouvelles dispositions et obtenir une nouvelle carte d'identification.

2. Selon l'article 14 de l'arrêté du 15 mars 2011 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 cité en référence, pour toute voile neuve, le nouveau système est applicable, ce qui signifie qu'une carte d'identification de sous-classe 1A ne pourra pas être délivrée, même si cet aéronef est « similaire » à un aéronef ayant eu précédemment une carte d'identification de sous-classe 1A.

Néanmoins, lors du renouvellement d'une voile à l'identique d'un paramoteur existant, les marques d'identification précédentes peuvent être conservées, si l'ancienne voile n'est plus utilisée avec les mêmes marques.

9. **Exécution**

L'instruction du 24 août 2011 relative aux aéronefs ultralégers motorisés est abrogée.

La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution de la présente instruction.

La présente instruction sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et est applicable à la date d'applicabilité de l'arrêté du 15 mars 2011 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

Fait le 21 février 2012.

Pour la ministre et par délégation :
La directrice de la sécurité de l'aviation civile,
F. Rousse

ANNEXE I

ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS D'UNE DEMANDE DE CARTE D'IDENTIFICATION ULM

1. La demande d'un postulant à une carte d'identification d'ULM est accompagnée :
– dans le cas de construction en série, de la copie de la fiche d'identification, certifiée conforme par le constructeur (numéro de série et conformité de la machine à la fiche) ;
– dans les autres cas, de l'original de la fiche d'identification,

et comprend une déclaration du postulant qui précise les éléments suivants :
– identité du postulant ;
– lieu d'attache de l'ULM ;
– référence de la fiche d'identification correspondante ;
– liste des activités particulières pratiquées ;
– la possession du dossier d'utilisation (lorsque requis).

Dans le cas de la classe 1 ou 2, le numéro de série est celui de la voilure.

2. À la réception du formulaire renseigné, le ministre chargé de l'aviation civile délivre au postulant la carte d'identification, accompagnée d'une note précisant que :

1° La carte est délivrée en considération de la déclaration du postulant et de la déclaration antérieure du titulaire de la fiche d'identification, sans que ces déclarations aient fait l'objet d'une vérification particulière par les services de l'aviation civile, et que le postulant assume en conséquence les responsabilités associées.

2° En cas de fausse déclaration, le postulant est passible des dispositions de l'article 441-1 du code pénal.

3° Le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer la surveillance qu'il juge nécessaire, par des personnes ou organismes habilités à cet effet, pour s'assurer de la conformité de l'ULM à la réglementation.

ANNEXE II

ÉLÉMENTS D'UNE CARTE D'IDENTIFICATION ULM

La carte d'identification délivrée par l'autorité française à un ULM contient les éléments suivants :

- le logo de l'autorité ;
- le nom de l'autorité signataire ;
- la date d'établissement du document ;
- l'identifiant de l'aéronef, son numéro éventuel de série ;
- son lieu d'attache ;
- le nom et l'adresse du postulant ;
- la référence à la fiche d'identification, qui doit accompagner à tout instant la carte d'identification.

Elle précise :

- que ce document n'est valable que sur le territoire de la République française ;
- que, conformément aux dispositions de l'article R. 133-1-2 du code de l'aviation civile, l'aéronef ultraléger motorisé (ULM) est exempté de l'obligation d'obtenir un document de navigabilité pour être utilisé pour la circulation aérienne ;
- la date de fin de validité du document ;
- les conditions de suspension de la validité du document :
  - si l'ULM n'est plus apte au vol ;
  - en cas de cession, un mois après la date de cession ;
- la procédure en cas de cession de l'aéronef ;
- en cas de cession, le nouveau postulant doit déposer une demande d'identification. Cette demande doit être accompagnée de l'ancienne carte d'identification, rayée, sur laquelle doit figurer la date de vente et de la déclaration de l'aptitude au vol. L'ancien détenteur de la carte d'identification doit fournir au nouveau postulant à la carte d'identification la fiche d'identification ainsi que le manuel d'utilisation, même si celui-ci n'est pas requis comme élément du dossier technique constructeur.

Enfin, une partie est dédiée pour gérer les dates de validité, la réception par l'autorité de l'attestation d'aptitude au vol fourni par le postulant et le visa de l'autorité.

ANNEXE III

ÉLEMENTS CONSTITUTIFS D'UNE DEMANDE DE FICHE D'IDENTIFICATION

1. La demande d'un postulant à une fiche d'identification d'ULM comprend une déclaration du postulant, qui précise les éléments suivants :

– identité du postulant ;
– conformité aux éléments descriptifs joints ;
– conformité aux conditions techniques applicables ;
– réalisation du programme de démonstration de conformité associé à ces conditions ;
– la détention du dossier technique constructeur.

Elle est accompagnée des éléments descriptifs suivants :

– masse maximale ;
– masse à vide de référence ;
– masse à vide maximale ;
– V_{SO} ;
– V_{NE} ;
– nombre de siège(s) ;
– capacité des réservoirs ;
– type de moteur, consommation horaire et limitations ;
– type d'hélice et limitations ;
– type de voilure ou rotor(s) ;
– surface alaire, surface rotorique principale ou volume de l'enveloppe ;
– liste des activités particulières prévues par le constructeur ;
– référence du manuel de maintenance ;
– référence du manuel d'utilisation.

2. À la réception du formulaire renseigné, le ministre chargé de l'aviation civile délivre au postulant la fiche d'identification accompagnée d'une note précisant que :

1° La fiche est délivrée en considération de la déclaration du postulant, sans que cette déclaration ait fait l'objet d'une vérification particulière par les services de l'aviation civile, et que le postulant assume donc en conséquence totalement les responsabilités associées.

2° En cas de fausse déclaration le postulant est passible des dispositions de l'article 441-1 du code pénal.

3° Le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer la surveillance qu'il juge nécessaire, par des personnes ou organismes habilités à cet effet, pour s'assurer de la conformité de l'ULM à la réglementation applicable.

ANNEXE IV

ÉLEMENTS CONSTITUTIFS D'UNE FICHE D'IDENTIFICATION

La fiche d'identification délivrée par l'autorité française à un ULM contient les éléments suivants :

– le logo de l'autorité ;
– le nom de l'autorité signataire ;
– le visa de l'autorité et la date du visa ;
– la référence ou le type de l'aéronef ;
– le nom et l'adresse du constructeur ;
– le code d'identification de l'ULM constitué des éléments suivants :
a) Construction en série : (B) ; autres cas : (A) ;
b) Monoplace : (1) ; biplace : (2) ;
c) Paramoteur : (1) ; pendulaire : (2) ; multiaxe : (3) ; autogire (4) ; aérostat : (5) ; hélicoptère (6) ; ULM à motorisation auxiliaire (2A, 3A) ;
d) Code de l'autorité aéronautique ;
e) Numéro d'ordre ;
f) Utilisation : Loisir (L) ; activité particulière (T) ; loisir et activité particulière (E) ;
– la révision de la carte.

Elle précise que la fiche d'identification doit accompagner la carte d'identification des ULM qui sont construits selon ce type.

Les éléments descriptifs suivants sont précisés en accompagnement de la carte :

– masse maximale ;
– masse à vide de référence ;
– masse à vide maximale ;
– V_{SO} ;
– V_{NE} ;
– nombre de siège(s) ;
– capacité des réservoirs ;
– type de moteur, consommation horaire et limitations ;
– type d'hélice et limitations ;
– type de voilure ou rotor(s) ;
– surface alaire, surface rotorique principale ou volume de l'enveloppe ;
– liste des activités particulières prévues par le constructeur ;
– référence du manuel de maintenance ;
– référence du manuel d'utilisation.

ANNEXE V

ÉLÉMENTS DESCRIPTIFS POUR LES ULM DE CLASSE 1

Ces éléments se substituent à ceux mentionnés aux annexes III et IV.

Les éléments descriptifs d'un paramoteur comprennent les informations suivantes :

– masse maximale ;
– masse minimale ;
– modèle et référence de la voile déclarés par le fabricant ;
– surface à plat de la voile ;
– résistance minimale pour chaque point d'ancrage ;
– limitations éventuelles du constructeur de la voile vis-à-vis des GMP (notamment puissance...).

ANNEXE VI

CONTENU TYPE D'UN MANUEL D'UTILISATION D'ULM

A. – Généralités
A.1. Descriptif de l'ULM
A.2. Moteur, hélice, rotor (le cas échéant)
A.3. Plan trois vues

B. – Limitations
B.1. Masses
B.1.1. Masse maximale
B.1.2. Masse à vide maximale. Le constructeur attire ici l'attention de l'utilisateur sur le fait que la masse à vide de son ULM doit être dans tous les cas inférieure à la masse à vide maximale
B.2. Vitesses
B.2.1. Vitesse maximale. Cette vitesse maximale ne peut être pas supérieure à 0,9 fois la vitesse maximale démontrée en vol. Pour les ULM de classe 6, elle doit être établie en vol motorisé et non motorisé
B.2.2. Vitesse de décrochage (si applicable)
B.2.3. Vitesse minimale à laquelle le palier peut être maintenu (si applicable)
B.3. Facteurs de charge de manœuvre
B.4. Limites de masses et centrage. Si besoin est, le constructeur indique en plus le comportement de l'appareil en fonction de la masse et du centrage dans le domaine de vol spécifié. Pour les ULM pendulaires, la notion de centrage est à ramener aux caractéristiques du point d'accrochage.
B.5. Manœuvres autorisées
B.6. Groupe motopropulseur
B.7. Puissance maximale déclarée
B.8. Régime maximal
B.9. Vitesse de rotation maximale de l'hélice (si applicable)
B.10. Type de réducteur et rapport de réduction
B.11. Plage de vitesse de rotation du rotor pour les ULM de classes 4 et 6
B.12. Nuisances sonores (le constructeur indique ici la hauteur minimale de survol et, pour un ULM de classe 6, la vitesse minimale, en dehors de phases de décollage ou d'atterrissage, permettant de respecter l'arrêté relatif au bruit émis par les ULM)

C. Procédures d'urgence
C.1. Panne moteur
C.2. Remise en route du moteur en vol
C.3. Fumée et feu
C.4. Vol plané, ou autorotation pour les ULM de classe 4 et 6
C.5. Atterrissage d'urgence
C.6. Autres urgences, notamment panne de rotor anti-couple pour un ULM de classe 6
C.7. Entraînement à l'exécution des procédures d'urgence pour un ULM de classe 6

D. – Procédures normales
D. 1. Visite prévol
D. 2. Mise en route
D. 3. Décollage
D. 4. Croisière
D. 5. Atterrissage
D. 6. Après atterrissage et arrêt du moteur

E. – Performances
E.1. Décollage
E.2. Vitesse recommandée
E.3. Distance de roulement (*)
E.4. Distance de décollage (passage aux 15 m) (*)
E.5. Limite de vent traversier démontrée

E.6. Atterrissage
E.7. Vitesse recommandée
E.8. Distance d'atterrissage (passage aux 15 m) (*)
E.9. Limite de vent traversier démontrée
E.10. Finesse maximale moteur arrêté et vitesse associée
E.11. Diagramme hauteur-vitesse au décollage et les plafonds en et hors effet de sol pour un ULM de classe 6

F. – Masses et centrage, équipements
F.1. Masse à vide de référence
F.2. Centrage à vide de référence
F.3. Configuration de l'ULM choisie pour la détermination de la masse à vide de référence
F.4. Liste d'équipements. – Masse et centrage à vide (le constructeur donne tous les éléments permettant à chaque utilisateur de calculer aisément et avec exactitude la masse à vide et le centrage à vide de son ULM. Pour ce faire, il indiquera la masse de tous les équipements adaptables et le bras de levier associé)
F.5. Masse et centrage (le constructeur donne tous les éléments permettant à chaque utilisateur de calculer la masse et le centrage de son ULM, notamment le bras de levier des occupants et du ou des réservoirs)
F.6. Méthode de pesée

G. Montage et réglages
G.1. Consignes de montage et de démontage
G.2. Liste des réglages accessibles à l'utilisateur et conséquences sur les caractéristiques de vol

H. Autres utilisations
H.1. Répercussions du montage éventuel de tout équipement spécial (notamment les skis et les flotteurs) ou lié à une utilisation particulière ainsi que les procédures et limitations associées.

(*) Pour les ULM de classe 6, ces données sont adaptées pour informer le pilote sur les caractéristiques des transitions entre le vol stationnaire et le vol en translation en et hors effet de sol, la mise en autorotation, la sortie de vortex.

Prévention des risques

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de la prévention des risques

Service des risques naturels
et hydrauliques

Bureau de l'action territoriale

Instruction du 22 février 2012 relative aux thèmes prioritaires d'actions nationales en matière de risques naturels et hydrauliques pour 2012-2013

NOR : *DEVP1205203J*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Résumé : cette instruction a pour objet de renforcer l'efficacité et la cohérence des actions de l'État dans la mise en œuvre de la politique de prévention des risques naturels qui implique de nombreux acteurs à différentes échelles. Elle définit un certain nombre de directions structurantes pour les rendre plus lisibles.

Catégorie : instruction adressée par la ministre aux préfets et aux services chargés de son application.

Domaine : écologie, développement durable.

Mots clés liste fermée : actions prioritaires, prévention des risques naturels.

Circulaire abrogée : instruction D 10007956 du 28 juin 2010.

Date de mise en application : immédiate.

Annexes : thèmes d'actions prioritaires.

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement aux préfets coordonnateurs de bassin ; préfets de région ; préfets de département ; préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon (pour exécution) ; directeurs régionaux de l'environnement, de l'aménagement et du logement de bassin ; directeurs régionaux de l'environnement, de l'aménagement et du logement ; directeurs départementaux des territoires ; directeurs départementaux des territoires et de la mer (pour information).

Afin de renforcer l'efficacité et la cohérence des actions de l'État, un certain nombre d'actions structurantes de la politique de prévention des risques naturels et hydrauliques ont été mises en avant depuis 2010 pour rendre plus lisibles les actions de l'État aux yeux des collectivités locales et plus généralement de la société civile. Une circulaire de mon prédécesseur vous avait indiqué les orientations prioritaires pour votre action sur la période 2010-2011.

Un premier retour sur les thèmes prioritaires d'actions pour la période 2010-2011, période pendant laquelle une nouvelle organisation territoriale de l'État s'est mise en place, montre que les services départementaux et régionaux ont, pour la plupart, progressé en élaborant des stratégies régionales de prévention des risques naturels et hydrauliques assorties de premiers plans d'actions. L'organisation du pilotage opérationnel s'est mise en place, des priorités d'actions en matière d'élaboration des plans de prévention des risques d'inondation (PPRN) ont été définies pour une majorité de départements.

Je tiens aussi à souligner les efforts déployés à tous les niveaux pour mettre en place la nouvelle organisation des services de contrôle de sécurité des ouvrages hydrauliques et lancer la réorganisation des services de prévision des crues et d'hydrométrie.

L'année 2010 a connu des événements tragiques sur le littoral atlantique et dans le Var. Les retours d'expérience de ces événements et l'aboutissement de la loi Grenelle 2 ont sensiblement modifié le cadre d'action, tout en confortant les principes de prévention des risques naturels. Ces événements ont conduit à l'élaboration de nouveaux référentiels en intégrant aussi d'autres priorités d'action, sans cependant fondamentalement changer les axes prioritaires établis pour 2010-2011.

Aussi, les dispositions de la directive européenne sur l'évaluation et la gestion des risques d'inondations désormais traduites intégralement dans le droit français, la nécessité d'élaborer prioritairement des plans de prévention des risques littoraux sur plus de 300 communes exposées à des risques forts de submersion, l'approbation des PPRN dans un délai de trois ans et l'introduction d'une procédure de modification des PPRN plus légère sont à prendre en compte.

Par ailleurs, la mise en place à tous les échelons des nouveaux processus de labellisation des projets du plan « submersions rapides » (PSR) et des programmes d'actions de prévention des risques d'inondation (PAPI) lancés depuis février 2011 constitue un enjeu essentiel pour réussir la mise en œuvre des mesures d'accompagnement de la politique de prévention des risques naturels au bénéfice des collectivités.

Pour les années 2012 et 2013, les thèmes prioritaires d'actions nationales guideront donc l'action des services pour mieux répondre aux attentes qui sont les nôtres. Ces thèmes d'actions prioritaires s'inscrivent dans le prolongement de ceux des années précédentes et sont précisés en annexe pour chaque niveau territorial. Ils devront être déclinés en fonction des caractéristiques propres de chaque territoire à travers l'élaboration de stratégies régionales assorties de plans d'actions départementaux.

Dans la conduite de l'action des services sur ces thèmes, plusieurs objectifs méritent à mes yeux une attention particulière :

– concentrer l'action des moyens mobilisables sur la réalisation des plans de prévention des risques naturels prioritaires, qu'il s'agisse des PPR littoraux ou de ceux prioritaires programmés dans chaque région, et veiller au développement d'une politique cohérente d'urbanisme dans les zones à risques (porter à connaissance, application de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme) ;
– inciter à l'émergence de projets de PAPI et du PSR dans les zones à forts enjeux et garantir la qualité des dossiers présentés aux comités de labellisation des dossiers PAPI et PSR, au regard des cahiers des charges, pour une valorisation optimale des financements publics de prévention des risques naturels ; ceci implique une mobilisation des services pour éclairer les porteurs de projets dans l'élaboration de leur dossier mais aussi ensuite pour instruire ces dossiers de labellisation dans le cadre de la circulaire du 12 mai 2011 ;
– mener à bien les différentes étapes de la mise en œuvre de la directive européenne sur l'évaluation et la gestion des risques d'inondations qui nécessite une implication à plusieurs échelons territoriaux qu'il s'agisse des bassins, des régions ou des départements pour préparer l'avenir et être en mesure de répondre au calendrier fixé par cette directive, et veiller en particulier à la qualité de l'association des parties prenantes ;
– achever et consolider la réorganisation des services de contrôle de sécurité des ouvrages hydrauliques ainsi que celle des services de prévision des crues et d'hydrométrie, poursuivre l'amélioration et l'extension du champ de leur action.

Dans ce contexte, l'articulation et la cohérence de l'ensemble des dispositifs doivent être bien soulignées et expliquées : il vous appartient en particulier de veiller à la bonne mise en œuvre des PAPI et de la composante « inondations » des plans grands fleuves, à leur cohérence entre eux, à leur mise en perspective et à leur articulation avec l'avancement de la mise en œuvre de la directive « Inondations ».

La conduite de ces actions fait appel à une concertation adaptée aux enjeux, aux circonstances et au contexte local avec les acteurs concernés. Elle se montre indispensable pour mener à bien les projets : c'est un facteur important pour réussir la traduction en actions concrètes de la politique de prévention des risques naturels et faciliter la gouvernance de ces projets.

À ce sujet, les commissions départementales des risques naturels majeurs (CDRNM) sont des lieux qui peuvent contribuer utilement au dialogue et à l'information des parties prenantes. Il vous appartient de les réunir régulièrement afin de débattre des priorités d'action de l'État et des acteurs locaux en matière de prévention des risques naturels. Je vous invite à présenter devant cette commission le schéma de prévention des risques naturels majeurs prévu par l'article L. 565-2.

Bien entendu, les priorités d'actions, lorsque les circonstances et les moyens permettent d'aller plus loin, ne doivent pas pour autant conduire à négliger d'autres actions qui contribuent utilement à la prévention des risques de différentes natures selon les territoires considérés (mouvements de terrains, incendies de forêts, séismes ou encore les avalanches en région de montagne). En particulier, vous veillerez à ce que les opérations d'urbanisme importantes (projets de rénovation urbaine, éco-cités, éco-quartiers, reconversions urbaines...) soient exemplaires en matière de prévention des risques.

Ces priorités d'actions ne doivent pas non plus conduire à négliger la poursuite des actions d'information préventive, des interventions sur l'habitat et les infrastructures existantes, des diagnostics de vulnérabilité, de la promotion des projets innovants ou de la préparation à la gestion des crises.

Les derniers événements, comme d'autres qui ont précédé, montrent un impact positif de ces types d'actions sur la réduction des conséquences d'un sinistre malgré les difficultés relatives à la mise en œuvre de l'information préventive qui devrait faire l'objet d'un audit en 2012. Je vous invite donc à mettre en œuvre les mesures complémentaires que vous jugerez les plus opportunes dans ces domaines.

Naturellement, au-delà de ces priorités nationales vous pouvez estimer nécessaire d'arrêter des priorités locales dont les enjeux vous paraissent particulièrement importants. Ces priorités locales ont vocation à être débattues au bon niveau territorial en associant les services régionaux ou départementaux de l'État selon le cas, en veillant à leur adéquation avec les moyens humains dédiés aux risques naturels.

Comme vous le savez, la mise en œuvre de la politique de prévention des risques naturels concernant de nombreux acteurs sur des territoires s'étendant parfois au-delà des régions ou départements implique de votre part une coordination forte des services à l'échelle très variable « du bassin de risque », selon les types d'aléas.

Je compte sur vous et vos services pour veiller à la cohérence et à l'efficacité des actions qui seront menées de façon concertée, lisible et déterminée, en vous appuyant sur les directions régionales de l'environnement et du logement (DREAL) et les directions départementales interministérielles (DDI), ainsi que sur le réseau scientifique et technique du MEDDTL, en recherchant les synergies et complémentarités des services qui concourent à la mise en œuvre de cette politique. Cette efficacité repose aussi sur la bonne utilisation et la bonne gestion des crédits mis à votre disposition.

Je vous prie de me faire part, sous le timbre de la direction générale de la prévention des risques, du bilan des actions entreprises en application de ces instructions ainsi que des éventuelles difficultés rencontrées dans leur mise en œuvre.

La présente circulaire sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement.

Fait le 22 février 2012.

La ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,
NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET

ANNEXES

THÈMES D'ACTIONS NATIONALES : ACTIONS PRIORITAIRES

I. – ACTIONS PRIORITAIRES : TERRITOIRE NATIONAL

1. **Stratégie régionale de prévention des risques naturels et hydrauliques (départements, régions, bassins)**

Résumé : élaborer ou réviser les stratégies régionales, réactualiser les plans d'actions départementaux de façon cohérente en s'attachant aux priorités d'actions avec les moyens mobilisables.

Au regard des documents de référence en matière de stratégie (documents stratégiques régionaux élaborés par les DREAL et l'ensemble des services relevant de leur zone de gouvernance, diagnostics territoriaux, enjeux), les acteurs s'attacheront en particulier avant septembre 2012 : à l'élaboration, l'actualisation ou la révision des stratégies régionales triennales en matière de risques naturels et hydrauliques, puis des plans d'actions correspondant à l'échelon du département. Les commissions départementales des risques naturels majeurs (CDRNM) et le comité administratif régional (CAR), chacun à leur niveau, sont les lieux d'échanges privilégiés pour valider ces stratégies régionales et les plans d'actions associés.

L'amélioration du pilotage régional opérationnel, après la mise en place des nouvelles organisations, reste un enjeu fort pour renforcer la cohérence des actions d'un même territoire en matière de gestion des risques (objectifs, attributions de moyens, appui technique et juridique, doctrines locales, animation, partage des bonnes pratiques...).

Les schémas départementaux de prévention des risques naturels majeurs prévus par le code de l'environnement, lorsqu'ils existent ou peuvent être réalisés, constituent des éléments utiles à l'élaboration des stratégies et des plans d'actions.

La conduite de ces démarches est aussi l'occasion d'échanges entre les services pour :

– mettre en place les outils de mesure des résultats et des moyens alloués (ETP, moyens financiers) dédiés à la prévention des risques naturels et hydrauliques et fixer les modalités d'usage de ces outils ;
– établir ou revoir, selon le cas, une programmation partagée et cohérente des actions avec l'ensemble des acteurs.

2. **Mise en œuvre de la directive européenne sur l'évaluation et la gestion des risques d'inondations (bassins, régions, départements)**

Résumé : mettre en place la gouvernance à l'échelon du bassin, associer les régions et départements à l'identification des territoires à risques importants dans le cadre mis en place, en veillant au respect du calendrier.

Les dispositions de la directive européenne « inondation » sont maintenant traduites dans le droit français. La mise en œuvre, au plan national, est entreprise depuis 2010.

La fin de l'année 2011 marque l'aboutissement de la phase d'évaluation préliminaire des risques d'inondation (EPRI). L'élaboration de la cartographie est attendue pour le 22 décembre 2013, puis l'élaboration des plans de gestion des risques d'inondation pour le 22 décembre 2015.

Le rapportage de l'EPRI à la Commission européenne interviendra au cours du premier trimestre 2012. L'identification des territoires à risque important d'inondation (TRI), puis la réalisation des travaux de cartographie des risques d'inondation pour ces territoires constituent une priorité forte d'action pour 2012 et 2013.

Pour l'échelon central, en concertation avec les services de l'État et ses partenaires, l'effort portera sur la finalisation de la méthodologie à mettre en œuvre pour réaliser la cartographie, sur la détermination et la mise au point des outils à utiliser (en plus des outils disponibles localement), notamment pour la diffusion des cartes. En parallèle, l'acquisition de données topographiques fines se poursuit avec l'Institut national de l'information géographique et forestière et constitue toujours un objectif prioritaire. Comme les années précédentes, cela se traduira le cas échéant par la signature de conventions DREAL-IGN pour l'acquisition de ces données.

L'animation de la commission mixte inondations (CMI), instance partenariale de pilotage de la politique de gestion des inondations au niveau national, constitue également un objectif prioritaire de la DGPR.

La finalisation du guide méthodologique relatif à l'élaboration des plans de prévention des risques littoraux fait également partie des priorités de la DGPR.

Pour mener à bien la réalisation de la cartographie des TRI à l'horizon de la fin 2013, l'implication forte, continue et coordonnée des différents échelons territoriaux s'avère prioritaire :

2.1. *Au niveau des bassins*

Mise en place de la gouvernance inondation : renforcement et pérennisation des instances de concertation pour la directive inondation et de labellisation des projets de programmes d'actions de prévention des inondations (PAPI) et des plans de submersion rapide (PSR), mises en place en 2011, travail d'association des parties prenantes et d'animation des services de l'État dans le bassin sur la thématique inondation. Dans l'idéal, ces instances de bassin devront être communes. Au minimum, des liens étroits sont à créer entre les différentes instances afin d'assurer la cohérence de la politique de prévention des inondations au niveau du bassin. De même, le comité de bassin devra être étroitement associé à chacune des étapes de la mise en œuvre de la directive inondation.

Identification des TRI :

– déclinaison des critères nationaux, élaboration de la liste des TRI du bassin et concertation (premier semestre 2012, avec la publication de cette liste pour septembre 2012) ;
– travail d'identification des stratégies locales à élaborer pour les TRI, leurs périmètres, les délais dans lesquels elles seront arrêtées et leurs objectifs en vue de l'approbation par arrêté préfectoral au plus tard en septembre 2014, en application de l'article R. 566-14 du code de l'environnement.

Organisation de la production de la cartographie des surfaces inondées et des risques d'inondation pour les TRI identifiés en 2012 et coordination des différents acteurs (DREAL, SPC, DDT).

2.2. *Au niveau régional*

Déclinaison opérationnelle de la directive inondation :

– participation à l'identification des TRI (sous l'égide du niveau bassin) au premier semestre 2012 ;
– réalisation ensuite de la cartographie des surfaces inondées et des risques pour les TRI identifiés en 2012 : recueil et/ou élaboration des données sur les aléas, recueil des données sur les enjeux, élaboration des cartes.

Sensibilisation des services départementaux et des parties prenantes (collectivités, etc.) sur la mise en œuvre de la directive inondation.

Dans le cadre de la cartographie pour la directive inondation et de la réalisation des plans de prévention des risques littoraux (PPRL) prioritaires, poursuivre la réalisation des MNT (pour certaines régions) : suivi du projet national mené avec l'IGN, élaboration de conventions.

2.3. *Niveau départemental*

Le niveau départemental sera appelé à jouer un rôle important, à partir de 2012 pour la mise en œuvre de la directive inondation, tant pour la contribution aux propositions de sélection des TRI (connaissance territoriale des enjeux et des acteurs) que dans un rôle crucial de pédagogie et d'information de proximité auprès des parties prenantes (concernant dans un premier temps en 2012 l'identification des TRI mais également en continu sur les étapes ultérieures).

Le niveau départemental se mobilise également, sous la coordination des DREAL et selon les organisations retenues dans les différents bassins et régions, pour la phase de cartographie prévue par la directive inondation sur les TRI (fourniture des données disponibles, production de données complémentaires selon les organisations retenues, lien avec les collectivités, EPCI et syndicats).

La circulaire ministérielle du 5 juillet 2011 précise les modalités de mise en place d'une gouvernance de bassin pour la conduite de la politique de gestion des risques d'inondation et constitue la référence pour conduire l'action.

3. **Plans de prévention des risques naturels (départements, régions et bassins pour les risques d'inondation)**

Résumé : prescrire et élaborer les plans de prévention des risques naturels prioritaires, veiller à la bonne conduite des procédures dans les délais réglementaires. Faire usage de l'état des connaissances et de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme dans les zones à forts risques, là où des PPRN ne sont pas encore applicables ou n'apparaissent pas forcement justifiés.

Aujourd'hui, plus de 8 920 communes sont couvertes par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) approuvé. Plus de 400 nouvelles communes en 2011 ont été couvertes par un PPRN.

Un travail important et des efforts conséquents continuent d'être déployés depuis plusieurs années. Ces procédures lourdes et longues ne peuvent aboutir que dans le strict respect des dispositions réglementaires, de la jurisprudence et dans un cadre de concertation bien adapté aux exigences locales. Des mesures nouvelles permettent de traiter, par des procédures plus légères, la prise en compte d'éléments nouveaux ou correctifs (*cf.* circulaire du 28 novembre 2011 relative aux procédures de modification des PPRN).

D'autres travaux sont en cours à l'échelon central et font également partie des priorités de la DGPR comme la finalisation de guides méthodologiques relatifs à l'élaboration des plans de prévention des risques : guide de méthodologie générale et guide spécifique aux PPRN littoraux.

Les objectifs pour 2012 et les années suivantes s'attacheront principalement à :

– faire progresser l'avancement des plans de prévention des risques littoraux prioritaires concernant les communes mentionnées dans la circulaire ministérielle du 2 août 2011 et qui doivent être approuvés dans un délai de trois ans (ils sont ou seront intégrés dans la programmation pluriannuelle révisée) ;
– proposer, là ou cela n'a pas encore été fait, une programmation pluriannuelle des PPRN avec les préfets de département, en prenant mieux en compte l'importance des enjeux (et en particulier les risques pour la vie humaine) et les limites des bassins de risques. Ces derniers, selon le cas ou l'aléa considéré, peuvent être parfois interdépartementaux voire interrégionaux ;
– prescrire et élaborer de nouveaux PPRN (ou les réviser), au regard des priorités et plans d'actions validés dans le cadre des CAR ;
– veiller à la bonne conduite des procédures (respect des formalités, concertation conforme aux exigences réglementaires et aux instructions ministérielles). Veiller aussi à l'homogénéité des contenus des PPRN, aux échelles cartographiques. Veiller enfin à une approbation dans les délais prévus par la nouvelle réglementation (trois ans, prorogeables de dix-huit mois une seule fois par arrêté motivé) ;
– en cas de blocage provenant d'une prescription inadaptée, la déprescription peut être envisagée, en veillant à la motivation de l'arrêté de déprescription ;
– mettre à jour la base Gaspar (suivi des procédures) et formaliser la mise en place d'un processus de suivi périodique local) ;
– faire usage des outils complémentaires à déployer dans un bassin de risque non couvert par un PPRN afin que les risques puissent être pris en compte dans l'élaboration des décisions d'urbanisme (porter à connaissance au sens du code de l'urbanisme qui portera non seulement sur les aspects réglementaires mais aussi intégrera, en les qualifiant, toutes les connaissances disponibles et validées par l'État sur les risques) ;
– veiller à l'exercice du contrôle de légalité, dans le cadre législatif et réglementaire prévu en matière d'urbanisme, en particulier dans les zones à risques forts (circulaire NOR : IOCK0920444C du 1er septembre 2009 relative au contrôle de légalité en matière d'urbanisme, l'ordonnance nº 2009-1401 du 17 novembre 2009 portant simplification de l'exercice du contrôle de légalité et circulaire NOR : IOC/B/C du 24 février 2010 relative à la mise en œuvre de l'ordonnance précitée).

4. Programmes d'actions de prévention des inondations (PAPI), plans de submersion rapide (PSR), plans grands fleuves (départements, régions, bassins)

Résumé : clore les anciens PAPI, mettre en place de façon opérationnelle les instances de labellisation à l'échelon des bassins, accompagner les porteurs de projets dans l'élaboration des nouveaux PAPI et des PSR, garantir une instruction de qualité des dossiers soumis à labellisation, suivre techniquement et financièrement les projets en cours.

L'appel à projets relatif aux programmes d'actions de prévention des inondations (PAPI) et le plan submersions rapides (PSR) ont été lancés par la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement en février 2011. Ils constituent un engagement fort auprès des collectivités dans l'accompagnement de la mise en œuvre de la politique de prévention des risques naturels, à coté de l'élaboration des plans de prévention des risques naturels.

Ces nouveaux dispositifs PAPI et PSR ont fait l'objet de cahiers des charges et d'une instruction ministérielle en date du 12 mai 2011 précisant leurs modalités de mise en œuvre. L'engagement pris porte sur la période 2011-2016 avec une enveloppe maximale au plan national de 350 M€ pour les PAPI et 500 M€ pour les PSR (incluant les PAPI contribuant à la prévention des submersions rapides). Des réunions ont été organisées à l'échelon central avec les responsables et les acteurs des services déconcentrés pour accompagner la mise en place de ce dispositif.

Le processus de labellisation national pour les projets de plus de 3 M€ est mis en place depuis juillet 2011. Pour les projets d'un montant inférieur à 3 M€, la labellisation est prévue à l'échelon du bassin, avec la possibilité de labelliser des petits projets PSR littoraux au niveau d'une commission régionale littorale.

Les priorités d'action concernant le nouveau processus de labellisation portent essentiellement (*cf.* instruction du 12 mai 2011) :

4.1. *Au niveau du bassin*

Sur :
– la pérennisation (ou la mise en place pour ceux qui ne l'ont pas encore fait) des instances de concertation et de labellisation des projets ;
– l'organisation du processus de gestion et d'instruction des dossiers élaborés par les porteurs de projets ;
– la présentation à l'instance nationale du cadre de labellisation mis en place, puis envoi régulier d'un compte rendu de leur activité ;
– l'animation technique et budgétaire des PAPI et des PSR, avec l'appui des services de l'État (DREAL, DDT(M), des organismes concernés du bassin (EPTB, agence de l'eau), des principales collectivités territoriales partenaires et des porteurs de projets concernés.

4.2. *Au niveau régional*

Sur l'instruction de qualité des dossiers de candidature au label PAPI et PSR (DREAL pour le compte du préfet de département pilote : accompagnement des porteurs de projets à l'amont du dépôt, puis rédaction du rapport d'instruction des dossiers).

4.3. *Au niveau départemental*

Sur :
– le pilotage des démarches PAPI (« préfet pilote ») : accompagnement des collectivités, puis pilotage de la démarche labellisée (DREAL ou DDI pour le compte du préfet de département pilote) ;
– le déploiement des premières opérations nationales du plan pour 2012 ;
– l'identification d'une liste de zones endiguées à risque important déclarées prioritaires (action attendue pour 2012-2013, en lien avec l'action d'identification des systèmes d'endiguement décrite au paragraphe 6 suivant) ;
– l'émergence de maîtres d'ouvrage (1) (action attendue pour 2012-2013, en lien avec l'action d'identification des systèmes d'endiguement décrite au paragraphe 6 suivant) ;
– l'élaboration d'un premier programme précis, pour fin 2012, des travaux de réhabilitation des digues ;
– actualisation du bilan des actions mises en œuvre sur le littoral et visées par la circulaire interministérielle NOR : IOCK 10055975 du 7 avril 2010 relative aux mesures à prendre après la tempête Xynthia.

Par ailleurs, pour les anciens PAPI dont l'échéance arrive fin 2012, il convient de veiller à la clôture des conventions selon les modalités précisées par la lettre en date du 21 juin 2010 adressées aux préfets de bassin et de région sous le timbre de la direction générale de la prévention des risques. Les anciens PAPI en cours, conventionnés avant juillet 2011 et dont les programmes s'achèvent au-delà de 2012, se poursuivront selon les termes des conventions signées en vigueur, s'ils ne font pas l'objet de modifications notables.

La poursuite des plans grands fleuves, ainsi que la préfiguration de leurs suites éventuelles après 2013, doit être menée en veillant à la bonne articulation et en cohérence avec les PAPI proches, avec les actions du plan submersions rapides (PSR) mais aussi avec le cadre global de la stratégie nationale de gestion des risques inondation en cours de définition, conformément à la volonté du législateur dans la transposition française de la directive inondation.

Les PAPI issus du nouvel appel à projets (2011), par principe, préfigurent les futures stratégies locales qui devront être mises en œuvre pour atteindre les objectifs fixés par les plans de gestion des risques d'inondation (PGRI). Ces stratégies locales élaborés pour ces nouveaux PAPI auront une forme la plus proche possible de celles qui seront finalisées dans le cadre de la mise en œuvre de la directive inondation ainsi qu'en matière de gouvernance : leur suivi revêt donc une importance particulière.

5. **Prévention des risques naturels terrestres (régions et départements)**

Résumé : mettre en place les politiques publiques de prévention des risques naturels terrestres selon les stratégies régionales définies et en adéquation avec les moyens mobilisables.

(1) Ces sujets font actuellement l'objet d'une reflexion entreprise au plan national.

Les risques naturels terrestres incluant le risque sismique, le risque volcanique, les risques de mouvements de terrain (chutes de blocs, glissements lents ou rapides, effondrements de cavités, retrait gonflement des argiles), le risque avalanche ou le risque d'incendies de forêts sont plus « territorialisés » et les politiques de prévention relatives à ces risques sont à décliner selon les stratégies définies au niveau régional, au regard des enjeux et des priorités.

5.1. *Pour les régions situées exposées à des risques sismiques ou en terrain de montagne*

5.1.1. Risque sismique

Poursuivre les actions de communication et d'information vers la population et les collectivités, poursuivre la communication et la formation vers les professionnels de la construction.

Étudier l'opportunité des PPRS dans les zones à forts enjeux.

Réaliser les recensements des ouvrages de catégorie IV dans la zone de sismicité moyenne (n° 4) et réaliser leurs diagnostics dans un second temps (*cf.* circulaire interministérielle du 26 avril 2002 et lettre de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises en date du 23 août 2011).

5.1.2. Risques en montagne

Dans le cadre de la convention État-ONF en cours de finalisation : définir la stratégie régionale pour la prévention des risques en montagne et veiller à la mise en œuvre des missions définies dans la convention-cadre nationale pour les actions relevant du niveau territorial.

Pérenniser la tenue des clubs risques montagne.

5.2. *Pour les régions sensibles aux feux de forêts (Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Corse)*

Améliorer la connaissance et l'information préventive (porté à connaissance).

Dans les zones à forts enjeux, élaborer une stratégie régionale de prévention.

5.3. *Pour toutes les régions*

Améliorer la connaissance et l'information préventive (porté à connaissance) du risque mouvement de terrain.

Dans les zones à forts enjeux MVT, élaborer une stratégie de prévention et réaliser des PPR.

Plan national cavités : mettre à disposition une information à jour sur la présence des cavités et participer à l'amélioration de la banque de données « cavités ».

6. **Prévision des crues et hydrométrie (bassins, régions, départements)**

Résumé : poursuivre l'évolution de l'organisation des services, assurer un fonctionnement opérationnel optimal, renforcer le travail en réseau avec le SCHAPI, les autres SPC ou unités d'hydrométrie (UH) et contribuer au déploiement des outils de deuxième génération en cours de développement, ainsi qu'à la définition des nouveaux services et au début de leur mise en place.

1. Poursuivre l'évolution de l'organisation des services :

La circulaire du 4 novembre 2010 a défini les objectifs et les critères pour l'organisation des services de prévisions des crues (SPC) et des unités d'hydrométrie (UH).

Il est demandé aux services concernés :

– de finaliser les consultations des parties prenantes et l'adoption des schémas directeurs de prévision des crues (SDPC) qui permettront la prise d'un arrêté ministériel modificatif du rattachement des services ;
– de réviser les règlements de surveillance, de prévision et de transmission de l'information sur les crues (RIC) pour chaque SPC ;
– de mettre en place (ou préparer, pour une partie du futur SPC Gironde-Adour-Dordogne) le fonctionnement des équipes dans la nouvelle configuration suivant le calendrier approuvé par le SG du MEDDTL et le DGPR.

En outre la circulaire du 28 avril 2011 précise les modalités de mise en place de l'exercice de la mission de référent départemental pour l'appui technique à la gestion des crises d'inondation (RDI).

Il est demandé aux services concernés :
– de préparer les réponses manquantes des préfets de département ;
– d'organiser des réunions d'information des DDT(M), des SIDPC, des services zonaux et des DREAL sur les fonctions et les priorités pour la montée en puissance de la mission ;
– de définir et d'organiser de manière partenariale, par SPC ou groupes de SPC d'un même bassin :
  – les formations nécessaires pour les DDT(M) et, éventuellement, les SIDPC ;
  – les outils à mettre à leur disposition.

2. Assurer un fonctionnement opérationnel optimal, avec les outils disponibles et dans le cadre des procédures en vigueur :

Des services de prévision des crues (SPC), de la production des prévisions et de la vigilance pour les crues, notamment :
– en mettant en place, ou en œuvre – pour celles qui sont définies et validées –, des démarches qualité, avec mutualisation des éléments constitutifs de ces démarches dans les divers SPC, et en lien avec celle que conduit le SCHAPI pour la production et la diffusion au niveau national de la vigilance aux crues ;
– en ajustant la détermination des niveaux de vigilance et en optimisant les tronçons de cours d'eau surveillé par l'État ;
– en poursuivant l'extension de l'utilisation d'outils de prévision.

Des unités d'hydrométrie (UH), de l'acquisition des données hydrométriques – niveaux et débits des cours d'eau – notamment :
– en mettant en place, ou en œuvre – pour celles qui sont définies et validées –, des démarches qualité, avec mutualisation des éléments constitutifs de ces démarches dans les diverses UH ;
– en généralisant les jaugeages en crue, et en étiage dans des secteurs critiques pour la bonne gestion de la ressource en eau ;
– en assurant la validation de ces données hydrométriques et des éléments de référence sur les points de mesure, ainsi que la bonne alimentation de la base de données nationale HYDRO (BD HYDRO) avec celles-ci, les courbes de tarage manquantes ;
– en contribuant à la modernisation de la BD HYDRO conduite par le SCHAPI.

3. Renforcer le travail en réseau avec le SCHAPI, les autres SPC et UH, et contribuer au déploiement des outils de deuxième génération en cours de développement, ainsi qu'à la définition des nouveaux services et au début de leur mise en place (voir détail en annexe A).

7. **Contrôle de la sécurité des ouvrages hydrauliques (régions et départements)**

Résumé : élaborer, mettre en œuvre et suivre les plans de contrôle de la sécurité des ouvrages hydrauliques et veiller au respect des échéances de remise des études de dangers des ouvrages. Améliorer la connaissance pour le recensement des ouvrages hydrauliques.

La mise en place de l'organisation du contrôle de la sécurité des ouvrages hydrauliques est en phase d'achèvement. Elle fait l'objet d'un effort soutenu pour renforcer les effectifs dans une période de réduction globale. Elle nécessite un travail en lien étroit entre service de contrôle et service de police de l'eau, sous l'autorité du préfet de département.

L'action de contrôle de la sécurité des ouvrages hydrauliques s'inscrit désormais dans un plan d'actions triennal (actualisé tous les ans), validé, en tant que de besoin, en comité administratif régional.

Ce plan d'actions couvre en premier lieu l'activité d'inspection et peut justifier à ce titre une demande de validation des préfets auprès de la direction générale de la prévention des risques (DGPR).

Il prend également en compte l'instruction des actes administratifs obligatoires (études de danger, revues de sûreté...) et l'instruction des demandes d'autorisation justifiées par les critères liés à la sécurité des ouvrages (ouvrages neufs, modifications substantielles impactant la sécurité des ouvrages existants).

Ce plan d'actions fait l'objet d'un bilan annuel (voir annexe B). L'actualisation du plan d'actions triennal est faite au vu de ce bilan annuel. Le bilan et le plan d'action sont transmis à la DGPR avant le 1er mars de chaque année.

Le bilan de l'action de contrôle comportera aussi une synthèse de l'appréciation portée par le service de contrôle sur le respect des obligations fixées par le décret nº 2007-1735 du 11 décembre 2007 (notamment les articles R. 214-112 à R. 214-147 du code de l'environnement pour les ouvrages autorisés et le cahier des charges type pour les concessions hydroélectriques et plus

particulièrement les articles 8, 9, 9 *bis,* 10, 16, 20, 25, 26, 30, 33, 34, 35, 45 et 57) par les responsables des ouvrages hydrauliques (ces responsables sont les titulaires des autorisations administratives) qui ont fait l'objet d'une action de contrôle.

Cette priorité d'action ne comporte aucune action intrinsèquement nouvelle mais une mise en forme des actions de contrôle déjà inscrites dans la circulaire d'organisation des SCSOH (circulaire du 8 juillet 2010). Ce plan d'actions est décliné au niveau départemental (niveau de compétence du préfet de département) avec une mise en œuvre régionale ou interrégionale, sauf le cas particulier des départements de l'Aude (11) et de l'Hérault (34) où la DDTM assure le contrôle des ouvrages hydrauliques autorisés et la DREAL celui des barrages concédés. Pour les DOM, la DEAL a compétence et réalise l'ensemble des missions.

Par ailleurs il conviendra de veiller à la remise des études de dangers imposées par la réglementation des ouvrages hydrauliques en utilisant les outils réglementaires adéquats et de poursuivre l'effort en matière de recensement et classement des ouvrages hydrauliques, mission qui incombe aux services de police de l'eau sous votre autorité, et tout particulièrement de mettre en œuvre les dispositions de la circulaire du 20 octobre 2011 concernant le recensement des ouvrages de protection contre les submersions et les inondations.

II. – THÈME D'ACTION PRIORITAIRE SPÉCIFIQUE : DÉPARTEMENTS, COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER (ANTILLES)

1. **Prévention du risque sismique**

Résumé : intensifier et poursuivre le déploiement du plan séisme Antilles. Veiller à une plus grande efficience et efficacité de l'aide financière de l'État au profit des collectivités.

Les priorités seront les suivantes :

– intensifier le déploiement du plan séisme Antilles et y associer plus étroitement les collectivités territoriales en s'appuyant notamment sur les mandats de négociation de contrats définis par ma lettre du 26 août 2011 (également signée par la ministre chargée de l'outre-mer) ;
– veiller à une plus grande efficience et efficacité de l'aide financière de l'État au profit des collectivités dans l'accompagnement des travaux de renforcement parasismique ou de reconstruction des établissements scolaires.

ANNEXE A (POINT 6)

PRÉVISION DES CRUES ET HYDROMÉTRIE (BASSINS, RÉGIONS, DÉPARTEMENTS)

Travail en réseau avec le SCHAPI

1. Contribuer à des projets d'intérêt commun pour le réseau SCHAPI–SPC–UH :

De la part des unités d'hydrométrie (UH) :

– à la mutualisation des tests et des intercomparaisons de capteurs en usage et de nouveaux apparaissant sur le marché ;
– à la mutualisation des spécifications des véhicules de jaugeage et de leur équipement ;
– à la mutualisation de l'analyse des besoins et des outils existant pour la gestion et la maintenance des matériels hydrométriques ;
– de la part des UH et des SPC concernés, à la recette de la première phase (Arlequin 1) de l'interface de renseignement et d'utilisation de la base de données Hydro, et à celle du superviseur national ou du superviseur Aquarel.

De la part de tous les SPC et UH :

– avec les banques de données, à la mise en place d'une administration des données géolocalisées (ADL) concernant l'ensemble du réseau PC&H, en lien avec les autres démarches cartographiques et d'ADL dans le domaine des inondations et des risques naturels ;
– à la mise en œuvre de la directive (à venir) du SPSSI sur la sécurité informatique du système d'information des services du réseau de prévision des crues et d'hydrométrie.

De la part des SPC impliqués dans chacune des opérations :

– aux retours d'expérience et aux exercices ;
– à la mutualisation d'éléments constitutifs de démarches qualité en prévision des crues et vigilance au niveau local ;
– à la participation à la préparation de l'évolution des informations diffusées dans le cadre de la prévision et de la vigilance pour les crues, ainsi que des évolutions du site vigicrues ;

– la participation aux groupes de pilotage du développement et de l'utilisation des outils nationaux de prévision des crues (notamment les modèles).

2. Préparer l'avenir en contribuant à des démarches prospectives et des expérimentations visant, en partie dans le cadre du plan national sur les submersions rapides (PSR), à mieux répondre aux attentes sociales de la part des SPC impliqués dans chacune des opérations :

– aux extensions du réseau surveillé par l'État, notamment dans les zones sous influence marine, dans les Alpes, le Morvan, dans la Creuse... (PSR en partie) ;
– à la préparation de l'affichage graphique des prévisions et des incertitudes associées ;
– à une meilleure prise en compte de phénomènes particuliers, comme la fonte nivale ou les interférences avec le karst ;
– aux expérimentations, études de faisabilité et premières mises en place pour l'anticipation sur la possibilité de crues soudaines (PSR) ;
– à la mise en place des prérequis (*via* plusieurs marchés de divers types) ;
– à l'approfondissement des expérimentations en cours et aux premières mises en place préopérationnelles de la publication de cartes de zones inondées.

ANNEXE B (POINT 7)

CONTRÔLE DE LA SÉCURITÉ DES OUVRAGES HYDRAULIQUES (RÉGIONS ET DÉPARTEMENTS)

Au plan technique, précisons ici que la synthèse du bilan portera sur :

– le nombre des ouvrages (répartis par catégorie) qui ont fait l'objet d'une action de contrôle : inspection, instruction d'un dossier réglementaire (EDD, RS, diagnostic de sûreté, projet d'ouvrage neuf ou de modification substantielle d'un ouvrage existant soumis à autorisation administrative) ;
– le nombre (proportion) des ouvrages pour lesquels l'action de contrôle n'a pas mis en évidence d'insuffisance particulière portant sur les éléments de sécurité de l'ouvrage ;
– le nombre (proportion) des ouvrages pour lesquels l'action de contrôle a conduit l'administration à prendre des prescriptions techniques complémentaires en vue d'améliorer les conditions de garantie portant sur les éléments de sécurité de l'ouvrage ;
– le nombre (proportion) des ouvrages pour lesquels l'action de contrôle a conduit l'administration à prescrire une mise en révision spéciale de l'ouvrage et à prescrire des dispositions conservatoires destinées à garantir la mise en sécurité de l'ouvrage dans l'attente des conclusions de la procédure de mise en révision spéciale ;
– le nombre d'ouvrages pour lesquels l'administration a prescrit la mise en sécurité de l'ouvrage dans la perspective de la neutralisation de celui-ci. Cette synthèse comportera un bilan des événements importants pour la sûreté hydraulique déclarés en application de l'arrêté du 21 mai 2010 (arrêté du 21 mai 2010 définissant l'échelle de gravité des événements ou évolutions concernant un barrage ou une digue ou leur exploitation et mettant en cause ou étant susceptibles de mettre en cause la sécurité des personnes ou des biens et précisant les modalités de leur déclaration, publié au *JO* du 11 juin 2010).

Pour l'instruction des EDD et des revues de sûreté, pour lesquelles le dossier remis par le responsable de l'ouvrage comporte un engagement de la part de ce responsable sur la sécurité de l'ouvrage (à la date de remise du dossier), la synthèse mentionnera les cas pour lesquels l'examen du dossier ne conduit pas l'administration à émettre un avis défavorable sur cet engagement, les cas pour lesquels cet engagement est subordonné à la réalisation de renforcements de l'ouvrage ou d'améliorations des conditions d'exploitation, de surveillance et d'auscultation pour lesquels l'administration n'a pas émis d'avis défavorable et les cas pour lesquels l'administration a été conduite à prendre des prescriptions allant au-delà des propositions d'amélioration présentées dans le dossier pour assurer la sécurité des ouvrages.

Cette synthèse pourra comporter, pour les digues, une mention particulière sur l'existence d'un gestionnaire unique responsable d'un système d'endiguement complet pour chacun des systèmes d'endiguement identifié.

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Régie autonome des transports parisiens

Délibération du conseil d'administration de la RATP, séance du 17 février 2012

NOR : *TRAT1206133X*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Réalisation d'un ouvrage de couverture des voies à Nanterre-Université terrain dit du « Nœud Papillon ». – Transfert de maîtrise d'ouvrage RATP à l'EPADESA

Le conseil, après en avoir délibéré,

Vu l'ordonnance nº 59-151 du 7 janvier 1959 codifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;

Vu le décret nº 59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la RATP ;

Vu les délibérations de la RATP en date du 28 septembre 2007 et du 25 novembre 2010 ;

Après avoir rappelé que la RATP, en tant que propriétaire et exploitant de la ligne A du RER, est maître d'ouvrage des ouvrages ferroviaires nécessaires à son exploitation et que l'EPADESA, en tant qu'aménageur de la ZAC Seine-Arche, est maître d'ouvrage des travaux d'espaces publics et des travaux de viabilisation permettant de rendre le terrain constructible ;

Connaissance prise des divers éléments du dossier,

Autorise le transfert de maîtrise d'ouvrage de la RATP au bénéfice de l'EPADESA dans le cadre de l'article 2-II de la loi du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique, pour la réalisation, sous maîtrise d'ouvrage de l'EPADESA, d'un ouvrage de couverture des voies du RER A, branche Cergy, destiné à devenir, dans le cadre d'une offre de concours de l'EPADESA, propriété de la RATP, et dont les caractéristiques techniques et modalités de mise en œuvre seront fixées par voie de convention à conclure avec l'EPADESA ;

Aux effets ci-dessus, le conseil donne tout pouvoir à son président, avec faculté de déléguer, afin de passer tous actes consécutifs ou nécessaires, accomplir toutes formalités, élire domicile et, généralement, faire le nécessaire qu'implique la mise en œuvre de la présente délibération.

Fait le 17 février 2012.

Le président-directeur général de la RATP,
P. MONGIN

La directrice de la publication : Isabelle DE SILVA

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Tour Pascal B – pièce 23.53, 92055 La Défense Cedex, France.
Tél.: 33 (0)1 10 81 21 22